

АНЕТА СТОЈАНОВСКА-СТЕФАНОВА

ДРАШКО АТАНАСОСКИ

ЕВРОПСКИ И РЕГИОНАЛНИ ИСКУСТВА ВО ДЕЛОТ НА ТРАНСПОРТНАТА ПОЛИТИКА

Компаративни искуства. Анализи. Препораки.



АНЕТА СТОЈАНОВСКА-СТЕФАНОВА
ДРАШКО АТАНАСОСКИ

**ЕВРОПСКИ И РЕГИОНАЛНИ ИСКУСТВА ВО ДЕЛОТ НА
ТРАНСПОРТНАТА ПОЛИТИКА**

Компаративни искуства. Анализи. Препораки.

Скопје 2014

ANETA STOJANOVSKA-STEFANOVA, MSC
DRASHKO ATANASOSKI, PHD

**EUROPEAN AND REGIONAL EXPERIENCES IN THE FIELD OF
TRANSPORTATION POLITICS**

Comparative practices. Analyses. Recommendations.

Skopje, 2014

Издавач

Печатница 2 Август Штип

2014 година

Уредник

Пецев Арсе

Рецензент

Доц.Д-р Весна Свртинов

Лектура

Слаѓан Спасовски

Превод

Катерина Стојановска

Компјутерска обработка

Печатница 2 Август Штип

Дизајн на корица

Печатница 2 Август Штип

CIP - Каталогизација во публикација
Национална и универзитетска библиотека "Св. Климент Охридски", Скопје

656:340.13(497.7:4-672ЕУ)

СТОЈАНОВСКА-Стефанова, Анета

Европски и регионални искуства во делот на транспортната политика

: Компаративни искуства. Анализи. Препораки / Анета

Стојановска-Стефанова, Драшко Атанасоски ; превод Катерина

Стојановска = European and regional experiences in the field of

transportation politics : Comparative practices. Analyses.

Recommendations. / Aneta Stojanovska-Stefanova, Drashko Atanasoski. -

Штип : "#2-ри Август", 2014. - 63 стр. : табели ; 20 см

Предговор / авторите: стр. 14. - Биографија за авторите: стр. 53-55.

- Извори на информации: стр. 57-62

ISBN 978-608-4662-32-7

1. Атанасоски, Драшко [автор]

а) Транспорт - Законодавство - Усогласување - Македонија -

Европска Унија

COBISS.MK-ID 97711882

***“Ако овозможите добри алтернативи за јавен транспорт, тогаш
нема да имате сообраќајни проблеми”.***

Џејми Лернер

***“If you provide good alternatives for public transport, you won't have
traffic problems”.***

Jaime Lerner

СОДРЖИНА

ПРЕДГОВОР	13
ВОВЕДНИ НАПОМЕНИ.....	15
1. УСОГЛАСУВАЊЕ НА ЗАКОНОДАВСТВОТО НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА СО ЗАКОНОДАВСТВОТО НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА ВО ДЕЛОТ НА ТРАНСПОРТОТ	17
2. КОМПАРАТИВНИ ИСКУСТВА НА МИНИСТЕРСТВА ЗА ТРАНСПОРТ ЧИИ ЗЕМЈИ СЕ ЧЛЕНКИ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА.....	19
2.1. БУГАРИЈА.....	20
2.2. ГРЦИЈА.....	22
2.3. СЛОВЕНИЈА	24
2.4. РОМАНИЈА.....	26
2.5. ГЕРМАНИЈА.....	28
2.6. АВСТРИЈА	31
2.6.1. Транспортна политика	31
2.6.2. Програма Марко Поло	34
2.6.3. Транс-Европска мрежа (ТЕН).....	35
2.6.4. Транс-Европски железнички проект (ТЕР)	36
2.6.4.1. Потекло	37
2.6.4.2. Цел на проектот	37
2.6.4.3. Значење на ТЕР за транспортот во Австрија:.....	38
2.6.5. UNECE –Спогодба за главните меѓународни железнички линии.....	39
2.6.5.1. Спроведување во Австрија	40
2.7. ХОЛАНДИЈА	41
2.7.1. Инвестирање во изградба и одржување	41
2.7.1.1. Патишта	41
2.7.1.2. Железници.....	42
2.7.1.3. Водни патишта	42
2.7.2. Регионален транспорт на мали растојанија	43
2.7.3. Програма за истражување	44
2.8. ШВЕДСКА	49
2.8.1. Политичка цел.....	50
2.9. ИРСКА	52

2.10. ОБЕДИНЕТО КРАЛСТВО	54
2.11. ПОЛСКА	55
2.11.1. Сектор за стратешко планирање и транспортна политика	55
2.11.2. Правен сектор.....	55
2.11.3. Сектор за контрола	56
2.11.4. Сектор за буџет и финансии	56
2.11.5. Сектор за меѓународна соработка.....	56
2.11.6. Сектор за прашања од одбраната.....	56
2.11.7. Сектор за железници.....	56
2.11.8. Сектор за воздушен транспорт	56
2.11.9. Сектор за телекомуникации	57
2.11.10. Сектор за пошти	57
2.11.11. Сектор за структурни фондови.....	57
2.11.12. Сектор за кохезиони фондови	57
2.11.13. Сектор за патишта и патна инфраструктура.....	57
2.11.14. Сектор за инвестирање и економска анализа.....	57
2.11.15. Сектор за Владаина програма за изградба на патишта и автопати.....	58
 3. ПРОЦЕС НА УСОГЛАСУВАЊЕ НА ЗАКОНИТЕ ОД РЕСОРОТ TRANSPORT И ВРСКИ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА СО ЗАКОНОДАВСТВОТО НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА	 59
3.1. Донесени закони во 2007 година со имплементирани ЕУ мерки	59
3.1.1. Закони од областа на патниот сообраќај.....	59
3.1.2. Закони од областа на железничкиот сообраќај.....	59
3.1.3. Закони од областа на воздушниот сообраќај	60
3.1.4. Закони од областа на електронските комуникации	60
3.2. Законска регулатива со имплементирање на ЕУ мерки предвидена за 2008 година.....	61
3.2.1. Законска регулатива од областа на патниот сообраќај ..	61
3.2.2. Законска регулатива од областа на воздушниот сообраќај.....	61
3.2.3. Законска регулатива од областа на електронските комуникации	62

4. КОМПАРАТИВНИ ИСКУСТВА ЗА НАЧИНОТ НА ОРГАНИЗАЦИЈА НА МИНИСТЕРСТВАТА ЗА ТРАНСПОРТ ВО ЗЕМЈИ КАНДИДАТИ ЗА ЧЛЕНСТВО ВО ЕВРОПСКАТА УНИЈА	63
4.1. ТУРЦИЈА	63
4.2. ХРВАТСКА.....	66
5. ПРИОРИТЕТИ НА ПАТОТ КОН ЕУ, ВО ДЕЛОТ НА ТРАНСПОРТОТ- ИЗГРАДБА НА ПАН ЕВРОПСКИТЕ КОРИДОРИ	69
5.1. Коридор 8	73
5.2. Коридор 10.....	74
6.ДРУГИ АКТИВНОСТИ ЗА РАЗВОЈ И ИЗГРАДБА НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА.....	75
7. ЗАКЛУЧНИ СОГЛЕДУВАЊА	79
8. БИОГРАФИЈА ЗА АВТОРИТЕ.....	81
9. ОДБРАНИ ИЗВОРИ НА ИНФОРМАЦИИ.....	85

CONTENT

PREFACE	13
INTRODUCTORY REMARKS	15
1. APPROXIMATION OF THE LEGISLATION OF REP. OF MACEDONIA WITH THE LEGISLATION OF EUROPEAN UNION IN THE FIELD OF TRANSPORTATION.....	17
2. COMPARATIVE EXPERIENCES FOR TRANSPORT OF THE EUROPEAN UNION MEMBERS	19
2.1. BULGARIA	20
2.2. GREECE	22
2.3. SLOVENIA.....	24
2.4. ROMANIA	26
2.5. GERMANY	28
2.6. AUSTRIA	31
2.6.1. Transportation politics	31
2.6.2. Marco Polo programme	34
2.6.3. Trans-European Networks (TEN)	35
2.6.4. Trans-European Railway project (TER)	36
2.6.4.1. Backgrounds.....	37
2.6.4.2. Aim of the project	37
2.6.4.3. Meaning of TER for the transportation in Austria:	38
2.6.5. UNECE- Agreement on Main International Railway Lines	39
2.6.5.1. Implementation in Austria	40
2.7. HOLLAND.....	41
2.7.1. Investment in construction and maintenance.....	41
2.7.1.1. Roads.....	41
2.7.1.2. Railways.....	42
2.7.1.3. Water transport.....	42
2.7.2. Regional transport of short distances	43
2.7.3. Research programme	44
2.8. SWEDEN.....	49
2.8.1. Political aim	50
2.9. IRELAND	52
2.10. THE UNITED KINGDOM.....	54
2.11. POLAND.....	55
2.11.1. Department of Strategic planning and Transport policy.....	55
2.11.2. Legal Department	55

2.11.3. Control Department	56
2.11.4. Department of Budget and Finances	56
2.11.5. Department of International Cooperation	56
2.11.6. Department of Defense Issues	56
2.11.7. Railway Department.....	56
2.11.8. Department of Air Transport	56
2.11.9. Department of Telecommunications	57
2.11.10. Post Office Department.....	57
2.11.11. Structural Funds Department	57
2.11.12. Cohesion Funds Department.....	57
2.11.13. Roads and Road Infrastructure Department	57
2.11.14. Investment and Economic Analysis Department.....	57
2.11.15. Department of Government Program for Construction on roads and Highways	58
 3. PROCESS OF APPROXIMATION OF THE LEGISLATION FROM THE TRANSPORT AND COMMUNICATIONS DEPARTMENT WITH THE EU LEGISLATION	 59
3.1. Adopted Laws in 2007 by implemented EU measures.....	59
3.1.1. Laws in the field of Road Transport	59
3.1.2. Laws in the field of Railway Transport	59
3.1.3. Laws in the field of Air Transport	60
3.1.4. Laws in the field of Electronic Communications	60
3.2. Legal regulation by implementation of EU measures envisaged for 2008.....	 61
3.2.1. Legal regulation in the field of Road Transport	61
3.2.2. Legal regulation in the field of Railway Transport	61
3.2.3. Legal regulation in the field of Electronic Communications	62
 4. COMPARATIVE EXPERIENCES OF THE ORGANIZATION MANNER OF THE MINISTRIES OF TRANSPORT IN THE CANDIDATE COUNTRIES FOR EU MEMBERSHIP	 63
4.1. TURKEY	63
4. 2. CROATIA.....	66
 5. PRIORITIES ON THE WAY TOWARDS EU, IN THE FIELD OF TRANSPORTATION-CONSTRUCTION OF PAN EUROPEAN CORRIDORS	 69
5.1. Corridor 8	73
5.2. Corridor 10.....	74

6. OTHER ACTIVITIES FOR DEVELOPMENT AND CONSTRUCTION OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE REPUBLIC OF MACEDONIA	75
7. CONCLUSION.....	79
8. AUTHORS BIOGRAPHIES	81
9. SELECTED INFORMATION SOURCES.....	85

ПРЕДГОВОР

Почитуван читателу,

Транспортот е витален крвоток на секое општество, на секоја држава и на светот во глобални рамки.

Благодарение на транспортот функционалноста на државите во голем дел е поедноставена.

Токму затоа носителите на власта во локални, регионални и меѓународни рамки се насочени кон развој на стратегии и проекти кои првенствено ќе ја одржуваат транспортната инфраструктура, но и кон проекти кои нудат развој на нови проекти, поврзување на нови места, зголемување на комуникацијата, притоа водејќи грижа за заштита на животната средина.

Во европски рамки, Европската Унија преку Директоратот за Транспорт им овозможува на државите членки имплементација на витални транспортни проекти, согласно усогласената рамка.

Државите пак, кои имаат аспирација за полноправно членство, како што е случајот со Република Македонија, вршејќи апроксимација на домашната со европската легислатива, ја потврдуваат својата темелна определба за спроведување на европските политики во транспортниот сектор.

Во редовите што следуваат, на читателите им овозможуваме преку приказ на компаративните искуства на државите од Европската Унија (ЕУ), со осврт на регулативата на Унијата во таа област и обврските на Република Македонија, да се стекнат поголем број на сознанија за начинот на кој функционираат институциите задолжени

за транспортната политика. Целта на авторите е да се добијат поголем број примери за политиките на државите од ЕУ согласно воспоставената регулатива, а кои веќе имаат развиен и организиран систем, но и на земјите од регионот и за развојните транспортни проекти на Република Македонија.

Автори

Скопје, ноември 2014

ВОВЕДНИ НАПОМЕНИ

Ефикасноста е една од целите на секоја работна организација или компанија. Истата е детерминирана од повеќе објективни и субјективни фактори. Човечкиот потенцијал, користењето на современите информациски трендови во работењето, ресурсите и менаџментот се дел од алатките кои помагаат да се оствари ефикасноста.

Во државните институции, ефикасноста е критериум со еднакво значење како и во приватните. Во некои случаи овој критериум има и поголемо значење, што само по себе е мотив за поголема посветеност. Во таа смисла, остварувањето на целта за ефикасност низ призма на задоволувањето на определени стандарди од техничка (материјална) и останата природа треба да биде суштинска цел во однос на реформата на работењето на Министерството за транспорт и врски на Република Македонија, во насока на остварување на целта за навремено, точно и непристрасно извршување на задачите кои произлегуваат од дадените овластувања, со цел наше побрзо исполнување на зададените услови за полноправно членство на Република Македонија во Европската Унија и НАТО.

Во продолжение на книгата, преку методот на анализа и методот на компарација, ќе ја прикажеме улогата на надлежните институции на Република Македонија во процесот на апроксимација на законодавството на Европската Унија, но исто така ќе го разгледаме начинот на организирање и управување во земји-членки на ЕУ во домашната легислатива, и во земји кои се кандидатки за членство.

Во редовите што следуваат,согласно горнаведеното, ќе се запознаеме со внатрешната организација, целите и позиционираноста на деловите од власта задолжени за транспортот во државите членки на Европската унија. Целта на оваа книга е да овозможи да се добијат поголем број сознанија за начинот на кој функционираат овие сложени ресори во државите кои имаат степен на развој и организациски систем, кој треба да биде имплементиран и во Република Македонија, се разбира, имајќи ги пред вид сите специфичности кои произлегуваат од системот на организацијата и поделбата на власта во Република Македонија.

1. УСОГЛАСУВАЊЕ НА ЗАКОНОДАВСТВОТО НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА СО ЗАКОНОДАВСТВОТО НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА ВО ДЕЛОТ НА ТРАНСПОРТОТ

Институциите во Република Македонија, исполнувањето на обврските кои произлегуваат од потребата за хармонизација на законодавството на Република Македонија со она на Европската Унија, го координира преку Секретаријат за европски прашања при Владата на Република Македонија, како и преку Секторите за Европска Унија во рамките на надлежните министерства, кои вршат работи на координација меѓу Секретаријатот за Европски прашања при Владата на Република Македонија согласно Спогодбата за стабилизација и асоцијација, Националната програма за усвојување на правото на ЕУ, обврските кои произлегуваат од одговорите на Прашалникот на ЕК и приоритетите кои се утврдени во Акциониот план за Европското партнерство. Понатаму извршуваат работи кои се однесуваат на следење на Директивите и Регулативите на ЕУ од надлежност на министерството, координација и реализација на проектите од Програмите на ЕУ од областа на транспортот, комуникациите, воздухопловството, урбанизмот и градежништвото овој сектор има за цел да ги исполни задачите кои се однесуваат на поддршка на преговорите за пристапување, планирање, координација на реализацијата и мониторинг на НПАА, имплементација на Спогодбата за стабилизација и асоцијација (ССА), одржување на електронска библиотека на документи и акти поврзани со НПАА, одржување на НПАА колаборативна околина, подготвителни активности за вградување на директивите и регулативите на ЕУ во областите од надлежност на министерството, а согласно Спогодбата за стабилизација

и асоцијација, Националната програма за усвојување на правото на ЕУ, обврските кои произлегуваат од одговорите на Прашалникот на ЕК и приоритетите кои се утврдени во Акциониот план за Европското партнерство.

Транспортните поглавја попрецизно се регулирани и координирани од страна на надлежното министерство за транспорт и врски на Република Македонија.

Секторот за Европска Унија при Министерството за транспорт и врски, кое е надлежно и ги координира работите кои се однесуваат на планирање проекти и координирање и имплементација на средствата од инструментот за предпристапна помош на ЕУ –ИПА, ИПА планирање на приоритети и потреби кои произлегуваат од НПАА, програмирање на инструментите за предпристапна поддршка, координација на подготовка на проекти и нивна имплементација, следење и оценување.

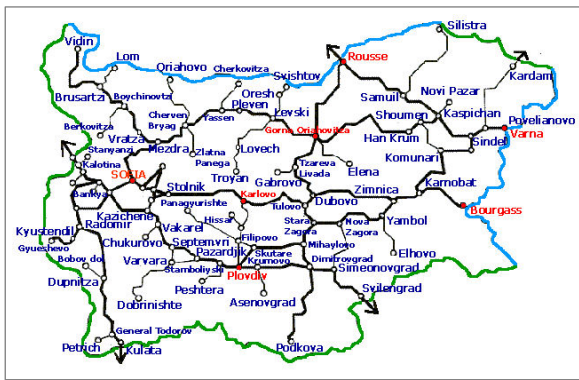
2. КОМПАРАТИВНИ ИСКУСТВА НА МИНИСТЕРСТВА ЗА ТРАНСПОРТ ЧИИ ЗЕМЈИ СЕ ЧЛЕНКИ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА

Во продолжение се пренесени компаративните искуства за начинот на функционирање на Министерствата за транспорт во земји кои се членки на европското семејство, при што се опфатени примери на земји кои се дел од Европската Унија со последното проширување, но и земји-основачки на ЕУ.

Посебно ќе бидат прикажани надлежностите кои тие ги имале и ги имаат, проектите кои се актуелни и кои ги раководат, а ќе бидат прикажани и активностите кои тие ги превземаат во различни програми кои и се достапни и на Република Македонија, со акцент на постојаниот пораст на сообраќајниот проток во Европа кој е главна грижа на транспортната политика ширум Европа.

2.1. БУГАРИЈА

Министерството за транспорт на Република Бугарија е организирано во Директорати кои го



подрржуваат Министерот за транспорт во извршувањето на неговите должности, обезбедуваат техничка поддршка за Министерот и ги извршуваат законските обврски во обезбедувањето административни услуги за граѓаните и правните ентитети.

Министерството е надлежно за областите на патен сообраќај, железнички сообраќај, воздухопловство и поморски транспорт.

Министерството за транспорт извршува активности за поддршка на Министерот во врска со:

- ❖ Извршување на државната политика и планирање на стратегија за развој и реструктурирање на транспортот
- ❖ Имплементирање на државната инвестициска политика во врска со транспортот
- ❖ Подготвување на проекти за интернационални договори и осигурување на имплементацијата на меѓународните договори и конвенции од областа на транспортот
- ❖ Организирање и извршување на подготовката на транспортот за работење во време на кризи
- ❖ Претставување на Бугарија во меѓународните организации за транспорт
- ❖ Дистрибуција и контрола на алоцираните средства за транспорт од Буџетот на Република Бугарија

- ❖ Контрола на активностите на примателите на лиценци, дозволи и сертификати кои ги издал Министерот или од него овластени лица

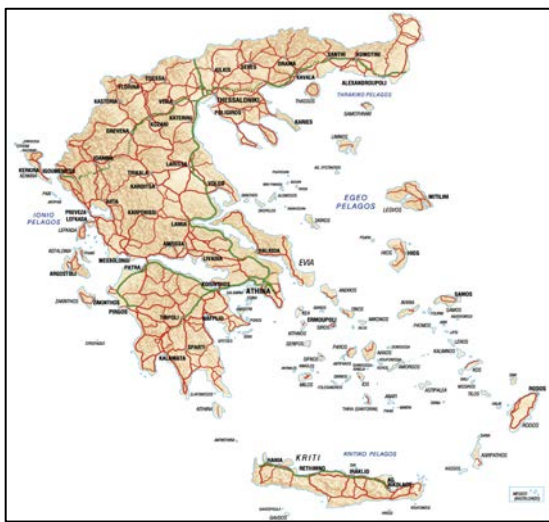
Како поинтересни проекти во кои е вклучено Министерството за транспорт, а кои се објавени на интернет страницата се следните:

- ❖ Објава за давање под концесија на цивилен аеродром за јавна употреба во регион Русе
- ❖ Отворен конкурс за лого и слоган на Оперативната Програма „Транспорт 2007-2013“ - завршен на 10 јануари 2008 (Главна цел на Програмата е интегрирање на бугарскиот транспортен систем во транспортната мрежа на Европската Унија и воопшто развој на системот)
- ❖ Кампања „Училиште за сите деца“ (Министерството за транспорт заедно со други државни институции е поддржувач на оваа кампања со која се собираат средства за изградба на пристапни рампи, патеки и слично за децата инвалиди).



2.2. ГРЦИЈА

Мисијата на Министерството за транспорт и врски на Грција е да ја планира и имплементира националната политика и да ја креира соодветната институционална рамка на Европско и меѓународно



ниво за развој на транспорт од највисоко ниво, масовен транзит, телекомуникациски и поштенски услуги и промоција на информатичко општество. Исто така, министерството ги покрива областите за патен сообраќај, авиосообраќај, воден сообраќај, телекомуникации и пошти.

Во рамките на Министерството постои директорат за патнички транспорт кој се состои од две одделенија за:

- ❖ **урбан транспорт** (кој е задолжен за сите прашања поврзани со урбаниот транспорт како метроа, автобуси, тролејбуси, трамваи и други форми на урбан транспорт во рамки на регионите на земјата, како и за прашањата поврзани со автомобилите за јавен превоз како такси) и
- ❖ **меѓуградски транспорт** (задолжен за прашања поврзани со превоз на патници во согласност со декретот 346/2001 во кој се транспонирани регулативите 96/26 и 98/76, како и оперирање со транспортните објекти).

Министерството ги објавува на интернет страницата и редовните автобуски, железнички и авионски линии со соседните и земјите на Европската Унија кои се моментално важечки.

За областите телекомуникации и пошти задолжена е Националната комисија за телекомуникации и пошти. Како една од должностите на оваа Комисија е информирањето на потрошувачите за изборот кој го имаат во врска со телекомуникациските услуги. Во насока на ова во ноември 2002 година, формирана е и посебен Сектор за корисничка услуга, каде што потрошувачите можат да ги достават своите коментари и забелешки во врска со функционирањето на телекомуникацискиот пазар.

Комисијата постојано ја информира јавноста за изборите кои им се нудат во насока на телекомуникациските услуги преку печатен материјал, флаери, брошури и слично.

Министерството за транспорт и врски на Република Грција исто така постојано води кампања за информирање на лицата со хендикеп во врска со транспортните прашања.

На посебен линк на интернет страницата има информации за овие лица, односно може да се дознае во кои автобуси хендикепираните лица може да најдат место посебно одредено за нив, во железничкиот транспорт одредено е да им се даде приоритет при услужувањето, им се даваат попусти при купувањето билети. Исто така, во телекомуникацискиот дел им се излегува во пресрет преку пристап до телефонски уреди за луѓе со оштетен слух, посебна централа за луѓе со проблеми со слухот, гратис импулси на месечно ниво за луѓе со оштетен вид, за кои е обезбедено и бесплатни повици за информирање, потоа попуст за интернет пристап за луѓе со повисок процент на хендикепираност, инсталација на телетекст на јавните места за информирање на луѓето со оштетен слух (20 такви уреди веќе се поставени на новиот аеродром во Атина) и слично.

2.3 СЛОВЕНИЈА

Министерството за транспорт е задолжено за активности кои се однесуваат на подготовка, мониторинг и имплементација на



транспортна политика и релевантни национални програми, меѓународна соработка и хармонизација на државните интереси од полето на транспорт, железници, поморски и воздушен транспорт, транспорт на внатрешни пловни патишта, безбедност за објектите наменети за навигација во континентални води, услуги за трансфер на товар, патишта и патен сообраќај (освен контрола и регулација на возилата во патниот сообраќај) и влечни коли. Министерството е организирано во Директорати (Директорат за транспорт, Директорат за меѓународни односи, Директорат за патишта, Директорат за железници, Директорат за поморски сообраќај и Директорат за цивилно воздухопловство) кои извршуваат задолженија кои спаѓаат во компетенциите на Министерството. На интернет страницата на Министерството за транспорт на Словенија е Програмата за областа транспорт за периодот на Словенечкото претседавање со Европската Унија, со сите предвидени цели и активности за овој период.

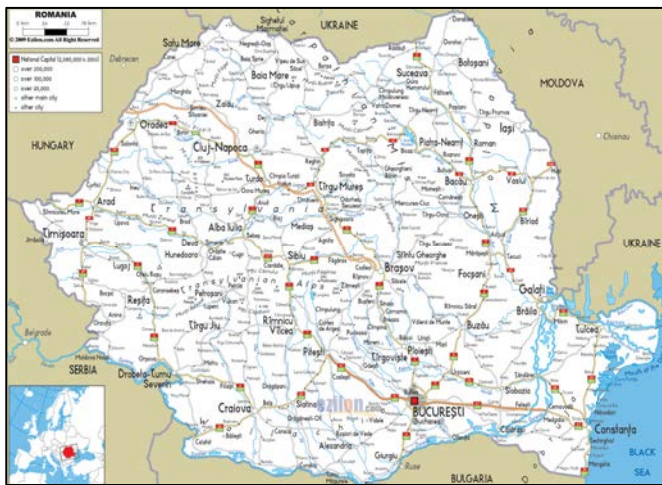
Како програмски приоритети за Транспортниот директорат се усвојувањето на Резолуцијата за транспортна Политика на Република Словенија, усвојување на Резолуцијата за Националната Програма за безбедност во патниот сообраќај, учество во исцртувањето на

предлозите за релевантни полиња од ЕУ легислативата како и други редовни работни обврски.

Директоратот за патишта освен редовните работни обврски, како програмски приоритети ги има и проценката на можноста за користење на приватен капитал и други небуџетски средства како дополнителен извор за побрз развој на патната инфраструктура и за поефективно разрешување на потребите на корисниците на патиштата и развој на сервис за оперативно менаџирање со сообраќајот за сите национални патишта и организирање на интегрирани информации од една локација за корисниците на националните патишта (Центар за сообраќаен менаџмент и Сообраќаен информациски центар). Директоратот за железници и жичари, како најважен приоритет го има Усвојувањето на Националната Развојна Програма за јавна железничка инфраструктура и постојаната модернизација на транспортните коридори V и X. Директоратот за авиотранспорт како најважни приоритети ги има разрешувањето на имотно правните односи со Аеродром Љубљана и Аеродром Словенија, јавното претпријатие Контрола на воздушен сообраќај и други претпријатија кои се корисници на недвижен имот сопственост на Република Словенија и развој на лесни за употреба воздушни превози за лицата со ограничено движење. Министерството ги објавува и возните редови за автобуските, железничките и воздушните линии, а на интернет страната се наоѓаат и огласи за вработување во институциите кои се под надлежност на Министерството за транспорт и во неговите служби.

2.4 РОМАНИЈА

Министерството за транспорт во Романија како свои надлежности ги има прашањата од областа на транспортот, слободните зони и евроинтеграциите.



Министерството има изработено повеќе стратегии поврзани со областите кои ги покрива и тоа:

- ❖ Стратегија за развој на железничкиот систем во Романија
- ❖ Стратегија за развој на националната програма за патишта
- ❖ Стратегија за рехабилитација на националните патишта
- ❖ Стратегија за развој, модернизација и економско-финансиско реструктурирање на МЕТРОПЕКС
- ❖ Развојна стратегија за навигација
- ❖ Развојна стратегија за цивилно воздухопловство
- ❖ Развојна стратегија за патен транспорт
- ❖ Стратегија за рехабилитација на комуналната патна инфраструктура
- ❖ Стратегија за опрема и рехабилитација на водоводните мрежи во руралните локалитети
- ❖ Стратегија за одржлив развој на националната територија (уредување и урбанизам)
- ❖ Стратегија за превенција од последици на земјотрес и осигурување на изградени објекти

❖ Приватизациона стратегија на Министерството

Освен стратегиите, Министерството има и инвестициони проекти кои се однесуваат на следните области:

- ❖ Патен транспорт (вклучува делници од автопат, национални патишта, мостови)
- ❖ Железнички транспорт
- ❖ Воздушен транспорт
- ❖ Поморски транспорт, транспорт по Дунав и транспорт по внатрешни пловни води
- ❖ Слободни зони
- ❖ Урбан-подземен транспорт
- ❖ Водовод и канализации во руралните зони
- ❖ Изградба на објекти за домување



2.5 ГЕРМАНИЈА

Министерството ги покрива областите за транспорт, градежништво и урбанистички прашања. На интернет страницата на Министерството постои посебен линк за историјата на министерството и за зградата во која е сместено како и сите реновирања кои се вршени на истата.

Министерството за сите заинтересирани граѓани нуди можност за секоја информација која им е потребна да ја побараат од инфо службите на Министерството (преку праќање порака од интернет страницата на Министерството). Исто така се организираат и посети на Министерството за сите заинтересирани граѓани кои сакаат поблиску да се запознаат со начинот на работење на органите на Министерството.

Министерството има неколку програми од областите кои ги покрива.

Една од нив е и Програмата за контрола на сообраќајот на федералните патишта. За имплементирање на оваа Програма и за остварување на целите од истата континуирано активни се неколку системи и тоа:

- ❖ Активни системи за управување на сообраќајот (Овие системи автоматски ја поставуваат граничната брзина на одредени делници, исто така постојат известувања за одредени застои во сообраќајот, намалена видливост и временските услови. Со овие системи се намалуваат сообраќајните несреќи за 30 проценти)



-
- ❖ Стратешки системи за управување со сообраќајот (Овие системи го пренасочуваат сообраќајот кон алтернативни, помалку блокирани патишта преку знаци)
 - ❖ Системи за контрола на сообраќајни ленти на автопатски клучки (Овие системи осигуруваат сообраќајниот тек на овие места да тече без проблеми)

Друга активност за подобрување на сообраќајната безбедност е преку воведување на е-повик. Преку воведување на повик за итна помош кој се активира со отворањето на воздушното перниче при сообраќајна несреќа, сателитски се пренесува сигналот при што се добива информација од каде е емитуван сигналот. Овој повик го користи бројот за итни повици 112. Досега оваа опција се наплаќала и била присутна само кај автомобилите од висока класа. Во мај 2004 до Европската Комисија бил доставен Меморандум за разбирање на реализацијата на интероперабилниот е-број. Досега е потпишан од: Германија, Австрија, Финска, Шведска, Словенија, Литванија, Италија, Грција, Кипар, Швајцарија, Норвешка, Исланд и европските производители.

Друга програма во областа на уредувањето на просторот е програмата за регионален развој и демографија. Со политиката за регионално планирање, Владата се обидува да креира еднакви социјални услови во сите региони на државата. Задачата е тесно поврзана со Уставот и мора да се усогласи со промените на кои е подложно општеството. Оваа политика развива стратегии за управување со различниот развој на регионите во врска со просторната блискост. Целите за регионалниот развој се повеќе фокусирани на условите за генерирање развој отколку на неговата дистрибуција. Целта на паритетот за социјална сигурност мора да биде интерпретиран во овој контекст и структуриран преку средства за кореспондирачки пристапи за регионална развојна политика, а мора да се земат во предвид и различните регионални услови, како и различните функции на регионите.

Последната програма од секторите, кои ова министерство ги покрива е Програмата за урбани работи и домување. Како резултат на демографскиот равој и миграцијата, слободните престојувалишта кои се појавиле на многу локации претставуваат еден од поголемите предизвици за политиката за урбан развој. Ова прашање Министерството го управува преку програмата за „урбаното реструктурирање во новите федерални држави“ на што било додадено и „урбаното реструктурирање во старите федерални држави“. Се промовира уривање на вишокот на објекти за домување и истовремено се промовира рехабилитацијата на градовите, поради тоа што градовите се центар на креирањето на работни места, равој и инвестиции. За оваа цел фондовите за урбан развој одат во пакет со други програми за помош. Домувањето, трудот и социјалната политика се комбинираат за да се подобри ситуацијата во урбаните места кои се соочуваат со посебни проблеми.

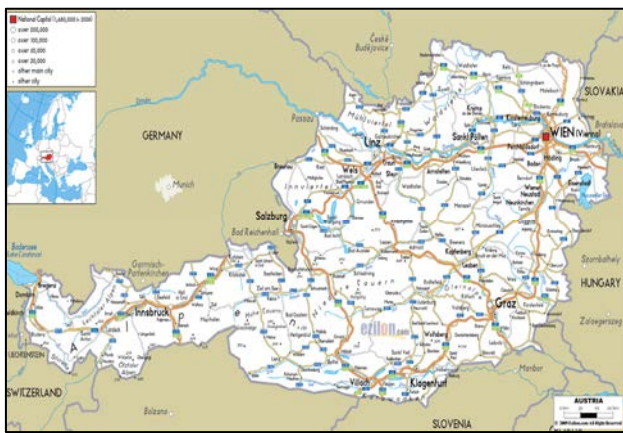
За зацврстување на градежната политика во Германија се имплементираат серија мерки:

- ❖ Иницијатива за култура на градење и архитектура
- ❖ Мерки имплементирани во градежните активности на самата Влада
- ❖ Владиното основање на проектот за градежна култура
- ❖ Други разни мерки за промовирање на градежна култура на национално ниво и за подобрување на условите

Министерството на годишно ниво доделува и награди за градежни активности. Такви се наградите за најдобар новоизграден мост. Наградените лица добиваат плакета која се поставува на самиот мост. Министерството постојано организира проекти за градење на одредени објекти од јавен интерес (мостови, надвозници и сл.) преку објавување на конкурски за градење.

2.6. АВСТРИЈА

Во Австрија министерството кое се занимава со прашањето на транспортот и врските го носи називот Сојузно министер-



ство за транспорт, иновации и технологија. Овој ресор е поделен на:

- ❖ Сектор I Извршен комитет и координација (Област координација и ЕУ – работи);
- ❖ Сектор II патишта и авијација (Група за патишта, Група за авијација);
- ❖ Сектор III иновации и телекомуникации (Област телекомуникации и пошта, област иновации);
- ❖ Сектор IV Железница, Воден транспорт, Трудов инспекторат за транспорт (Група за трудов инспекторат за транспорт, Група за железница).

2.6.1. Транспортна политика

Во 2001-2002 година, во поглед на комбинирање на сите начини на транспорт под една единствена капа, беше направен Мастер план за транспорт, кој ги опфаќа патиштата, железницата и внатрешните водени патишта. Тој опфаќа конкретни планови на транспортната политика на Австрија за инфраструктура со основна цел да се излезе на крај со растечката побарувачка за транспортна инфраструктура и услуги. Овој план исто така ќе помогне за создавање регионални структури. Според цените во 2002 година, вкупниот капитал потрошен на планот беше

утврден на 45.000 милиони евра. Околу една третина од оваа сума е потрошена на патишта, а околу две третини на железници.

Од посебна важност за железниците во овој контекст е развојот на оската на Дунав, вклучувајќи ја рутата Виена – Братислава, оската Понтеббана како нов „Судбан“, плус Бренер трансалписката рута преку основниот тунел на Бренер. За патниот транспорт, врвен приоритет ќе се даде на автопатиштата и експресните патишта до Република Чешка, Словачка, Унгарија и „Регионалниот ринг“ околу Виена, плус - од причини за безбедноста на патиштата, на изградбата на второ пробивање на автопатскиот тунел Тауерн. Кај сите овие патишта посебен акцент ќе биде ставен на заштитата на животната средина.

Планот се финансира, за автопатишта и експресни патишта, со стикер (вињет) за коли и патарини на одредени делници, плус електронски систем на патарини за тешки товарни возила кои ја користат главната патна мрежа, додека одговорноста за секундарните сојузни патишта е пренесена на федералните држави. Трошоците се салдираат со помош на систем на финансиско порамнување. Железничките проекти се финансираат со заеми за кои гарантира сојузната влада.

Проектите во рамките на Мастер планот за транспорт се реализираат во согласност со програмата за изградба на ASFINAG (Австрискиот оператор на автопатната мрежа со наплата на патарина) и Рамковниот план за железницата (Rahmenplan Schienen). За развој на Дунавската врска меѓу Виена и Хеинбурт беше постигнат компромис за потребите за превоз по внатрешни водени патишта земајќи ги предвид разгледувањата во врска со заштита на животната средина. Трошоците ќе бидат од буџетот.

Во однос на инфраструктурата прашање на избор е на начинот на превоз. Овие избори не се вршат само врз основа на тоа која инфраструктура е достапна: Изборот се врши главно врз основа на два фактори – квалитетна инфраструктура и ефикасност на транспортот, од една страна и цената од друга страна. Одлучувачки фактор според тоа ќе бидат обезбедените транспортни услуги како еден интегриран пакет, а овие денови транспортните параметри се определуваат првенствено на ниво на ЕУ. Со цел да се гарантираат урамнотежени пазарни услови за сите начини на транспорт, австриската транспортна политика на тој начин е во функција, од самиот почеток, на начелото на интернализирање на надворешните трошоци. На оваа идеја продолжуваат да се противат повеќето земји-членки на ЕУ.

Благодарение на голем број дополнителни мерки на национално ниво, како на пример мерки за промовирање на поврзувањето на железниците и различни форми комбиниран транспорт (посебна „роло пат“), беше можно, наспроти европскиот тренд, да се задржи пропорцијата на вкупниот товар превезен со железница на споредливото високо ниво од околу 35% - неколку пати повисоко од просекот во ЕУ.

Во контекст на новите критериуми на ЕУ за транспортниот пазар, Австриските сојузни железници (ÖBB) радикално се реструктурирани. Компанијата е поделена во два одделни дела, еден одговорен за инфраструктура и другиот за продажба, под капата на холдинг компанија, а тоа ќе го запре трендот од постојано зголемување на владини субвенции за секторот за железници.

Овој потег не само што го проби патот кон транспарентност и лојална конкуренција во железничкиот транспорт, нешто што ќе даде целосен поттик за овој начин на транспорт кој е подобар за животната средина, но тој исто така е прв чекор кон реформата на локалниот јавен

транспорт која е во тек. Таа реформа, со создавање подобрен квалитет, подобра услуга за клиентите и поефикасно користење на ресурсите, ќе го запре трендот на зголемување на трошоците и опаѓањето на бројот на патници, со што ќе овозможи локалниот и регионалниот јавен транспорт да продолжи да ја има својата важна регионална и социјална улога исто така и во иднина.

Австриската транспортна политика успешно надомести за многу од пропуштените можности во минатото и активно се спротивставува на предизвиците на 21^{от} век:

- ❖ Патната и железничката мрежа се прошируваат и нивниот квалитет осетно се подобрува;
- ❖ Австрија е европски лидер во смисла на поделбата на начините, односно во смисла на пропорцијата на начините на транспорт кои се социјално добри и корисни за животната средина;
- ❖ Иновативните технологии наскоро ќе донесат подобрувања како во јавниот транспорт така и во обемот на сообраќајот со приватни коли.

2.6.2. Програма Марко Поло

Имајќи го предвид постојаниот пораст на сообраќајниот проток во Европа главна грижа на транспортната политика ширум Европа е дека патниот транспорт треба да се префрли на начини на транспорт кои се подобри за животната средина како што е железничкиот транспорт, поморски шпедитерски услуги на кратки релации или внатрешен транспорт по водени патишта.

Сегашната Бела книга на Европската унија (ЕУ) предлага соодветни мерки согласно на тоа. Една од тие мерки е програмата на ЕУ

позната како „Марко Поло II“ (времетраење 2007 - 2013). Марко Поло II цели:

- Намалување на застојот на патиштата,
- Подобрување на товарниот транспортен систем во однос на животната средина,
- Зголемување на интер модалноста (вршење на транспортните превози со користење на повеќе од еден начин на транспорт),
- Организација на протокот на сообраќај.

Марко Поло II е наменета за компании кои имаат желба да се префрлат и да го зголемат сообраќајот од патиштата на железниците и/или испорака во рамките на Европската Унија (ЕУ). Марко Поло II е комерцијално ориентиран финансиски инструмент кој може брзо да се развие.

Од 01 јануари 2007 година операторите може да доставуваат предлози за префрлање на начини на транспорт до Европската комисија и, ако се одобрат во постапката на избор што ја вршат службени лица на комисијата, тие примаат финансиски средства за почнување за вршење на превоз на товарни транспортни услуги каде се користи транспорт по железница или водени патишта. На тој начин почетните ризици на еден проект за префрлање на начинот на транспорт се обезбедени со финансиска помош која е ограничена во својот износ (30 – 50 проценти максимум) и во време (две до четири години).

2.6.3.Транс-Европска мрежа (ТЕН)

Во текот на периодот 1995-2005 година Европската комисија веќе и даде на Австрија финансиска помош во вкупен износ од 200 милиони

евра од буџетот на ЕУ за транспортни проекти во врска со транс-европските мрежи (ТЕН).

Финансирањето до денес во голема мера беше за железнички проекти. Најголем дел од помошта за развојот на железницата беше за оските Бренер и Дунав. Ова е исто така одраз на големата важност што Европската унија ја дава на овие железнички рути.

Покрај финансирањето за железницата, Австрија исто така има примено помош од Европската комисија за проекти во врска со внатрешните водени патишта, патиштата, авијацијата и организација на транспортот.

Општите насоки на заедницата за транс-европската транспортна мрежа („Општи напатствија за ТЕН-Т“) беа ревидирани во април 2004 година. По преговорите за новите општи напатствија (одлука број 884/2004/ЕЗ) Австрија обезбеди учество во 10 проекти, вклучувајќи 6 главни оски од новиот список на ТЕН-приоритетни оски и проекти. Во рамките на претходните приоритетни проекти „Списокот од Есен“ Австрија беше вклучен само во една оска (оската Бренер). Усвојувањето на новите ТЕН-Т општи напатствија и новиот список на приоритети во април 2004 година на тој начин претставува забележително подобрување на позицијата на Австрија во однос на транс-европските мрежи споредено со правната положба.

2.6.4. Транс-Европски железнички проект (ТЕР)

Транс-Европскиот железнички проект (ТЕР) за економската комисија за Европа (UNECE) бара создавање кохерентна и ефикасна мрежа на железничкиот и комбинираниот транспорт. Во просторна смисла тоа воглавно се однесува на мрежите на централна и источна

Европа и нивните врски со западна и југоисточна Европа. Тој затоа е од огромно значење за Австрија.

2.6.4.1. Потекло

Иницијативата за Договор за соработка за Транс-Европскиот железнички проект беше дадена од UNECE во 1988. На 1 јануари 1993 година, беше формиран фонд во корист на ТЕР. Овој фонд ја финансира работата на администрацијата и организацијата потребна за реализација на ТЕР-проектот.

Членови се следните земји: Австрија (од 1995 година), Босна и Херцеговина, Бугарија, Хрватска, Република Чешка, Грузија, Грција, Унгарија, Италија, Литванија, Полска, Романија, Руската Федерација, Словачка Република, Словенија и Турција. Земји кои се во процес да станат членки се: Швајцарија, Азербејџан и Ерменија. Украина е земја посматрач.

2.6.4.2. Цел на проектот

Целта на проектот е да се создаде една кохерентна и ефикасна мрежа на железнички и комбиниран транспорт во земјите на централна и источна Европа и таа да се поврзе со земјите од западна и јужна Европа. Мрежите во еден среднорочен период ќе бидат во согласност со стандардите на европската спогодба за главни меѓународни железнички линии (АГЦ).

Транс Европските мрежи на Европската унија се базираат делумно на ТЕР-коридорите и различните изјави на ЕУ во врска со ТЕР.

Во соработка со ЕУ, ТЕР (како сестрински проект за автопати, TEM) работи на „мастер план“ за инфраструктура во земјите членки. По

аналогија на Тран-европските мрежи (AGC/AGR - стандарди), целта е да се изгради помошна мрежа врз база на ТЕР-стандардите, поврзувајќи се на посекундардната мрежа и затворајќи ги постоечките гапови (видете линк: TEM and TER – UNECE web site).

Во заедничката ТЕР-база на податоци земјите-членки разменуваат информации во врска со своите железнички мрежи и компании. Пристапот до базата на податоци е бесплатен за властите на земјите-членки. Приватните поединци (на пример консултанти) може исто така да имаат пристап со плаќање на одреден надоместок.

2.6.4.3. Значење на ТЕР за транспортот во Австрија:

- ТЕР е конзистентен со начелата на Австриската транспортна политика: промовирање на комбинираниот транспорт и префрлање на транспортот од пат на железница;
- ТЕР е конзистентен со резолуциите на конференција на министрите за транспорт на централно европските земји, кои бараат транспортната инфраструктура да биде развиена и усогласена со посебно гледање на начините на транспорт кои се добри за животната средина;
- Заради својата географска положба Австрија има улога на мост помеѓу западна и источна Европа во смисла на компатибилноста и интероперативноста на транспортната инфраструктура, бидејќи ТЕР-земјите вклучуваат не само земји-членки на ЕУ и земји кои не се членки на ЕУ, но исто така и источно европски земји кои користат широк колосек. (Железници со широк колосек се оние што користат ширина на колосек поголема од стандардниот колосек од 1435 мм).

-
- Приоритетите на ТЕР се исто така важни за Австрија, бидејќи интересите на Австриската инфраструктура главно лежат во централна и источна Европа.

2.6.5. UNECE –Спогодба за главните меѓународни железнички линии

Создавањето на еден хомоген и взаемно оперативен европски железнички систем е едно важно барање доколку железниците треба да се натпреваруваат со другите начини на транспорт, особено патниот превоз на стока. За таа цел, Европската спогодба за главни меѓународни железнички линии (AGC) дефинира една мрежа на железнички линии од големо меѓународно значење заедно со параметрите за инфраструктура на овие рути. AGC се наменети да преставуваат основа на координирана акција во развојот на Европската железничка мрежа.

AGC беше составена под покровителство на економската комисија на Европа при Обединетите нации (UNECE). Таа влезе во сила на 27 април 1987 година. Нејзината цел е да се создаде една хомогена и взаемно оперативна европска железничка мрежа. Договорни страни на Спогодбата (види карта) се 24 европски земји. Белгија го започна процесот на ратификација. Португалија ја има потпишано Спогодбата, но таа сèуште не е ратификувана. Австрија пристапи како полноправна членка во 2002 година. (текстот на Спогодбата: види линк).

Спогодбата го содржи главниот дел на Спогодбата плус:

- Дефинирање на мрежата на железнички линии од големо меѓународно значење (анекс 1, за Австриската АГЦ –мрежа види слика) и
- Дефинирање на инфраструктурните параметри (Анекс 2).

Анекс 2 (АГЦ – параметри) ги наведува, меѓу другото, номиналните минимални брзини за овие АГЦ-линии како што следи:

- Постоечки линии и линии што треба да се подобрат или реконструираат: 160 километри на час (км/ч)
- Нови линии: 300 км/ч само за линии за превоз на патници; 250 км/ч за линии за превоз на патници и стока.

„Жолтата книга“ е еден попис, објавена од страна на UNECE, за постоечки АГЦ-рути и стандарди и параметри што се однесуваат на нив. Главната работна група на UNECE за железнички транспорт се состанува еднаш годишно во Женева, меѓу другото да заврши тековни работи на ажурирање на спогодбата (види линк: Yellow Book).

2.6.5.1. Спроведување во Австрија

Дури пред Австрија да ја потпише Спогодбата АГЦ-параметрите беа испочитувани во текот на изградбата на новите железнички линии во Австрија и модернизацијата на постоечките линии. Со потпишувањето на АГЦ, сепак, Австрија даде изјава за таа цел дека поради тешката топографија на земјата (планински региони) придржувањето кон параметрите, особено во поглед на брзината, не би можело да се гарантира во секој случај. Пристапувањето на Австрија кон АГЦ беше одобрено од Националниот совет на своето заседание на 6 јули 2001 година. Оригиналниот текст на Спогодбата на англиски јазик заедно со превод на германски јазик беше објавен во сојузниот службен весник BGBl. Br. 147/2002 од 9 јули 2002 година.

2.7. ХОЛАНДИЈА

Министерството за транспорт, јавни работи и водостопанство (VenW) е едно од 13-те министерства кои ја сочинуваат националната влада. Министерството се состои од политички сектори и извршни сектори, како и од генерален директорат за јавни работи и водостопанство (Rijkswaterstaat), Инспекторат за Транспорт, јавни работи и водостопанство и Кралскиот Холандски метеоролошки институт.



Главната цел на VenW е заштита на Холандија од вода и осигурување на безбедни поврзувања од меѓународен квалитет. Соодветно, министерството има своја мисија: доверливи со водата, прогресивни со поврзувањата.

2.7.1. Инвестирање во изградба и одржување

2.7.1.1. Патишта

Министерството за транспорт, јавни работи и водостопанство имаше определено во буџетот дополнителни шест милиони евра од овој момент до крајот на 2010 година за управување и одржување на патишта. Работите за одржување ќе обезбедат подобар асфалт и реновирање на стариот. Дополнителни средства се исто така распределни за проширување на патишта и изградба на нови патишта.

Клучната цел е изградба на безбедна и ефикасна патна мрежа. Деталните планови на министерството за Холандските патишта во текот на наредните децении се опишани во политичкиот документ за мобилност.

2.7.1.2. Железници

Бројот на патници и стока кои се превезуваат по железнички пат во Холандија ќе се зголеми во наредните години. Со цел олеснување на овој пораст, доверливоста и капацитетот на постојната железничка мрежа треба да се зголемат. Ова бара изградба на нови железнички линии и одржување на постојните. Точноста е исто така важна. Целта е да се обезбеди навремено пристигнување и поаѓање на барем 87% од возовите.

Значителен труд се вложува во патничката линија со голема брзина Hogesnelheidslijn-Zuid (од Amsterdam до Schiphol, Rotterdam, Antwerp, Brussels и Paris). Инвестициите на националната влада во линијата ќе обезбедат подобри меѓународни поврзувања од Западна Холандија (the Randstad) до другите урбани области во Европа. Од 16 јуни, 2007 година, Владата го користи Betuweroute за товарен транспорт.

2.7.1.3. Водни патишта

Квалитетот на водните патишта во Холандија е од особено значење во насока на соодветно функционирање на внатрешната пловидба. Министерството за транспорт, јавни работи и водостопанство е одговорно за националните водни патишта. Зголемен е превозот на стока по водни патишта. Исто така, отворено е и прашањето за одржување на водните патишта, и дополнителни средства се распределени за таа цел.

2.7.2. Регионален транспорт на мали растојанија

Терминот „лесна железница„ покрива различни јавни железнички транспортни концепти. Заедничко за овие концепти е дека истите вклучуваат регионален транспорт на растојание од 10 и 40 километри. Има неколку различни видови на лесни железнички возила, но од аспект на големината, истите се помеѓу трамваи и (тешки) возови.

Провинциските или урбаните регионални власти обично преземаат иницијатива во врска со лесната железница. Министерството за транспорт, јавни работи и водостопанство ќе биде инволвирано доколку се користат главните линии. Министерството е одговорно за управување и безбедност на железничката инфраструктура. Исто така, министерството обезбедува финансирање за изградба на лесни железнички линии.

Во 2006 и 2007 година можевте се вршеше реализација на градежни работи на Холандските патишта. Квалитетот на патиштата и инфраструктурата значително ќе биде подобрен во следните две години. Ова ќе вклучува одржување на постојните патишта, мостови, како и проширување на патишта и изградба на нови патишта. Ваквите активности ќе се реализираат во скоро сите Холандски провинции.

Една промена која ја воведува Министерството во блиска иднина се однесува на цените за користење на патишта.

Возењето чини пари. Не само што се плаќа за гориво, осигурување и за самата кола, туку и за поседувањето на колата во форма на давачки за продажба и за пат. Овие средства придонесуваат кон приходите кои за возврат се трошат на изградба и одржување на Холандските патишта.

Во блиска иднина, нема да се плаќа за сопственоста, туку за користењето на колата. Холандската патна такса или

‘Motorrijtuigenbelasting’(MRB) и Холандската такса за продажба или ‘Belasting Personenauto’s en Motoren’ (BPM) постепено ќе престанат да се применуваат, и наместо истите, ќе се плаќа по извозен километар. Оние кои возат помалку – ќе плаќаат помалку. Оние кои возат повеќе – ќе плаќаат повеќе. Возилата кои повеќе загадуваат ќе плаќаат поскапи такси од оние останатите. Парите кои ќе се наплаќаат ќе се користат за изградба, управување и одржување на патишта и мостови, бидејќи основна премиса е дека: “инфраструктурата чини пари”.

Цените за користење на патишта не се цел самите по себе. Истите дистрибуираат цени за патишта на различна и непристрасна основа помеѓу корисниците на патишта. Исто така, цените за користење на патишта се однесуваат на достапноста и одржливоста. Нешто мора да се направи за да се подобри протокот на Холандскиот сообраќај. Систем во кој малку повеќе ќе се плаќа, особено во саатите на сообраќаен метеж, ќе придонесе кон поинтелигентна употреба на патниот капацитет. И разликата во тарифите според еколошките карактеристики на возилото ќе промовира корисниците на автомобили да купуваат и возат по-еколошки возила.

Споредено со постојниот систем, некои ќе треба да плаќаат повеќе, некои помалку. Соодветно, цените нема да генерираат повеќе приходи за владата. Поради тоа, целата операција е намерно насловена „различен начин за плаќање за мобилноста„. Имплементацијата беше предвидена за 2011 година.

2.7.3. Програма за истражување

Во подготовките за идната имплементација на територијата на целата држава на надоместок базиран врз извозен километар

('Kilometerprijs'), спроведено е истражување. Резултатите подобро ги утврдуваат и ги формулираат спецификациите на барањата.

Како што беше потврдено со истражувањето за трошоците за мобилна комуникација во Холандскиот систем за определување цени за патишта, трошоците за мобилна комуникација сеуште се значителни. Во ова истражување се разгледуваат можности за неколку други средства за комуникација вклучително со организацијата потребна за идна успешна имплементација. Четири страни се поканети да достават предлог на почетокот на декември. Резултатите од истражувањето се очекуваат во април, 2008 година.

"Trusted Elements" и "PKI The Dutch KMP-scheme" ќе користат OBU-опрема за регистрирање на користењето на патишта. По пат на безжична комуникација, податоците од OBU ќе се праќаат до канцеларија и обратно. Бидејќи овие податоци формираат основа за наплата и примена, треба да се креира доверлив и правен систем за пренос и примање на податоци. Истражувањето е фокусирано на trusted elements (TE's) и Public Key Infrastructure (PKI), за кои се разгледува дали се соодветните средства за добивање на посакуваните резултати, и доколку се, како би можело претходното да се организира. Имплементацијата на KMP, како што е наведено во одлуката донесена од Холандскиот кабинет во ноември, 2007 година, ќе започне во 2011 година. Во текот на 2007 Министерството ги истражи можностите за порано постепено воведување на делови од KMP-системот. Беа истражувани неколку варијации во имплементацијата, вклучително со опремување на сите возила со DSRC со цел воведување на KMP на дел од Холандската патна мрежа како можна прва фаза. Од ова истражување произлегоа листа на практични прашања кои можните набавувачи на DSRC би требало да ги одговорат.

TRL го спроведе ова истражување, кое во главно се фокусираше врз следното прашање: Кој е реалниот период на производство за износот на потребни DSRC за КМП, под кои предуслови и кои се главните ризици? Можните DSRC-набавувачи беа поканети да соработуваат на ова истражување со обезбедување на релевантни информации за нивните расположливи DSRC, како и овозможување TRL да ги посети нивните производствени капацитети. Несигурностите во финалните барања за КМП системот доведе до низа претпоставки во ова истражување. Наведени се најрелевантните несигурности кај барањата. Врз основа на овие претпоставки беше донесен заклучок дека потребното производство за Холандскиот КМП е можно, под услов да се изберат DSRC кои се веќе комерцијално изводливи. Да се чека идните DSRC да ги исполнат барањата за КМП шемата е голем ризик.

Автоматското препознавање на регистерска табличка може да се користи кај наплатата за користење на патишта (пр. Лондон, Стокхолм). Изведбата на АНПР системи брзо напредува. Меѓутоа, оперативните спецификации за кои известуваат локалните власти и набавувачи варираат помеѓу 74-98% препознавање за сите возила кои минуваат. Поради тоа, беше побарано ТНО истражувањето да спроведе брзо скенирање заради добивање на реални и независни податоци за точноста и процентите на точно забележани броеви на таблици. Во оваа насока, беа истражени различните цели на АНПР системите и истите беа споредени со целта на КМП. Се сугерира имплементација со вклучување на проценки за трошоци и ризици поврзано со овие разлики, како и потребната стапка на препознавање и неуспех.

Соодветен и доверлив режим со употреба на различни видови на примена е основен за успешната реализација на системот за наплата во национални рамки базиран врз растојанија. Преносливите и мобилните

средства за примена имаат важна улога во концептот за примена за Холандскиот систем за наплата за патишта. Бидејќи нема многу искуства во оваа насока, Министерството за транспорт, јавни работи и водостопанство одлучи да издаде Барање за информации (БИ) во врска со техничкиот капацитет на преносливата и мобилната опрема. Крајниот рок за регистрација истече на 12 јули, 2007 година. Оттогаш, поканети се осум набавувачи за одржување на работилници и технички демонстрации. Резултатите од БИ сега се на располагање.

Доверлив и точен систем за мерење на користење на патишта е основен за успешна реализација на наплатата базирана врз растојание. За да се добие посебно знаење и увид во доверливоста и точноста на ваквиот систем, три независни експертски истражувачки институции беа поканети да достават предлози за спроведување на истражување во име на министерството. Овие три институции се: Transport Research Lab (Велика Британија) TNO (Холандија) TÜV Rheinland (Германија). Согласно непристрасната постапка за доделување на задачата, - Transport Research Lab (TRL) беа избрани. Во летото 2007 година се вршеше тестирање на опрема доставена од неколку набавувачи. Тестовите беа спроведувани на идентични траки во западна Холандија со употреба на три возила опремени со ГПС како референца.

Мобилната комуникација на податоци се покажа како важен показател во трошоците за системот за определување цени за патишта. Ова истражување е насочено кон обезбедување увид во трошоците за мобилна комуникација на податоци и идните трендови. Истражувањето го спроведе M&I. Резултатите се користат за верификување на споредбените критериуми за трошоци објавени по пазарните консултации во 2006 и за идните студии за трошоци и сценарија. Пазарот за мобилна комуникација со податоци (GPRS/UMTS) е сеуште динамичен и конкурентен. Поради тоа, може да се очекува намалување на

трошоците. Меѓутоа, трошоците за комуникација ќе останат да бидат значителен фактор. Се препорачува да не се занемарат можните алтернативи како што се Wifi или DSRC.

Во рамките на шемата за определување на цени, ќе се наплаќа надоместок базиран врз поминато растојание (заедно со другите фактори како што се времето, местото, и карактеристиките на возилото). Дистрибутерите на ОБУ користат различни технологии за утврдување на поминато растојание. Овие технологии се често базирани врз споредбата со дигиталните мапи во ОБУ. Целта на овој истражувачки проект е да се разбере дали поминатото растојание може доволно прецизно да се утврди без детално мапирање. Често, редовно ажурираните дигитални мапи во ОБУ бараат повеќе трошоци. Токму поради овие причини истражувањето е спроведено на алтернативни технологии за пресметување на растојание. Три алгоритми, едноставно пресметување, едноставен филтер, и посоефицициран алгоритам беа користени во оваа студија за да се генерираат вредности за растојание без употреба на мапи. Ова истражување се базира врз податоци кои се ставени на располагање од Transport for London. Трите различни пресметувања се споредени со оригиналните растојанија пресметани од ОБУ. Податоците се добиени од релативно кратки патувања во Лондонската област, како што може да се очекува во Холандија. Беше заклучено дека едноставниот алгоритам добро функционира под услов податоците од ГПС изворот да се со добар квалитет. Филтер алгоритмот успева во намалување на бучавата и подобрува квалитет на податоци. Добри резултати беа постигнати со „соефицицираниот“ алгоритам, каде се успеа во исправка на податоци кои недостасуваат. Меѓутоа, во исклучителни случаи истиот беше несоодветен. Понатамошна доработка би била решение за овие случаи.

2.8. ШВЕДСКА

Министерството за претприемништво, енергија и комуникации е одговорно за управување со активностите на владата во следните области:

- ❖ Деловен развој – прашања поврзани со деловниот развој, мали и средни компании, набавка на капитал, претприемништво, поедноставување на правила, прашања поврзани со патенти и иновација, кооперативни претпријатија и општи услови за пораст на претпријатија.
- ❖ Конкуренција – прашања во врска со конкуренција, слобода на трговија и одредени прашања поврзани со деловното право како и ЕЗ правилата за државна помош за деловниот сектор.
- ❖ Електронски комуникации – прашања поврзани со електронските комуникации.
- ❖ Енергија – осигурување на набавка, доверлив пренос на енергија, обновлива енергија, еолска енергија, сертификати за електрична енергија и подобрена енергетска ефикасност.
- ❖ ИТ инфраструктура – и одговорност за координација на прашања поврзани со употребата на информатичката технологија.
- ❖ Поштенски комуникации и благајнички услуги – прашања поврзани со поштенски комуникации и благајнички услуги.



-
- ❖ Примарни индустрии – шумска индустрија и други енергетски примарни индустрии, индустрии за производство на возила заедно со нивните произведувачи и рециклирање.
 - ❖ Регионален раст – прашања од регионалната политика, вклучително со регионалните области за помош, поддршка за претпријатија и координација на регионалната политика на различни општествени сектори. Програми за регионален пораст. Географски и национални програми 1 и 2, и иницијативите на Заедницата Interreg, Urban и Leader+. European Spatial Development Perspective (ESDP).
 - ❖ ИиР – истражување и развој во технологијата, истражување на вселената, енергија, транспорт и комуникации, и техники за тестирање и мерење.
 - ❖ Компании во државна сопственост – управување со претпријатија кои се цеосно или делумно во сопственост на државата.
 - ❖ Туризам – туристичка политика, меѓународен туристички маркетинг.
 - ❖ Транспорт – прашања поврзани со транспортот на патници и стока (патишта, воздушен сообраќај, поморство, железници) во земјата и транспорт помеѓу Шведска и другите земји. Услови за конкуренција за Шведските транспортни компании. Инфраструктура за патишта и железници. Меѓународна соработка за прашањата поврзани со ЕУ Транс-Европската транспортна мрежа (TEN-T).

2.8.1. Политичка цел

Севкупната цел на транспортната политика е да се осигура дека граѓаните и дејностите во сите делови од земјата се обезбедени со превоз кој е ефикасен од аспект на економијата како целина и одржлив долгорочно.

Севкупната цел на транспортната политика е поделена на шест под-цели:

- ❖ Достапен транспортен систем
- ❖ Високи стандарди за квалитет на транспорт
- ❖ Безбеден транспорт
- ❖ Добра животна средина
- ❖ Поволен регионален развој
- ❖ Транспортен систем кој е управуван, и кој подеднакво им служи на интересите на мажите и жените

Долгорочно, сите шест под-цели мора да се постигнат. Меѓутоа, краткорочно, можеби ќе биде потребно да се приоритизира помеѓу под-целите.



2.9. ИРСКА

Секторот за транспортна политика е одговорен за имплементација на интегрирана транспортна политика. Преку интегриран пристап, Секторот ќе развие и имплементира политики наменети за подобрување на регионалниот баланс и намалување на руралната изолација и социјалното исклучување. Проектот



“Транспорт 21” обезбедува 34 милијарди евра за инвестиции во развојот на интегрирана транспортна мрежа во периодот 2006 до 2015.

Посебни одговорности во врска со националните патишта и патниот транспорт вклучуваат: спроведување на програмата за национални патишта како дел од националниот развоен план, имплементирање на Владината стратегија за безбедност на патиштата и соодветната политика за регулирање на стандардите за возила, лиценцирање на патниот транспорт и тестирање на возачите.

Одделението за испитување на воздухопловни несреќи е дел од Секторот за транспорт и е одоговорно за испитување на авионски несреќи и сериозни инциденти во Ирска и во одредени случаи кога Ирска регистрира авион во странство.

Главниот инспектор за истраги поднесува извештај до Министерот за транспорт.

Одделението за испитување на воздухопловни несреќи спроведува истраги околу авионски несреќи и сериозни инциденти во

согласност со Анекс 13 од Конвенцијата на Меѓународната воздухопловна Организација, Директивите 94/56/ЕК на Советот на ЕУ и статутарниот Инструмент Бр. 205 од 1997. Фундаменталната цел на ваквите истражувања е да се определат условите и причините за ваквите настани, во поглед на зачувување на животот и избегнување на слични случувања во иднина. Наметнувањето на вина или одговорност не е цел на ваквите истражувања.

Извештаите се објавуваат на интернет страна. Извештаите објавени на оваа страна содржат факти во врска со забележаните инциденти. Овие информации се објавени за информирање на авионската индустрија и јавноста за условите на овие несреќи и инциденти. Содржината на овие Извештаи може да биде предмет на измени или исправки ако има нова достапна информација.

Издавањето на сите извештаи на интернет страната на Одделението за испитување на воздухопловни несреќи е само нивна политика и се случува веднаш по завршувањето на секој индивидуален извештај. Исто така регуларно се издава и печатена верзија на брошура. Извадоци од ваквите извештаи може да се објавуваат без некаква дозвола, само ако изворот е соодветно наведен.

2.10. ОБЕДИНЕТО КРАЛСТВО

Улогата на Секторот за транспорт е да ја определи целокупната транспортна стратегија и да управува со односите со агенциите одговорни за достава на таквата визија. Овој сектор располага со информации за тоа како



овој сектор е структуриран, одговорностите на различни подрачни агенции и различни цели кои се определени од страна на Владата.

Секторот е основан за да обезбеди фокус на спроведување на Владицата транспортна стратегија. Улогата на центарот на Секторот е да постави стратегија и да раководи со односите со организациите кои се одоговорни за нејзино спроведување.

Бордот на Секторот е конфигуриран за обезбедување на поддршка. Членовите на бордот го вклучуваат и Генералниот Директор на:

- ❖ Групата за железничка и национална мрежа
- ❖ Групата за градска и национална мрежа
- ❖ Корпорирани извори
- ❖ Групата за безбедност, достава на услуги и логистика

2.11. ПОЛСКА

Министерството за инфраструктура на Полска ги покрива областите за сообраќај и телекомуникации. Министерството се состои од повеќе сектори кои ги покриваат одделните сфери на работење и тоа:



2.11.1. Сектор за стратешко планирање и транспортна политика

Секторот е задолжен за формирање на стратегијата на земјата во однос на развој на инфраструктурата и формулација и координација на транспортната политика. Исто така, секторот ги извршува и задачите поврзани со Европската стратегија за инфраструктурен развој и учество во стратегиите на ЕУ во однос на инфраструктура, програмирање на копнениот транспорт, како и извлекување на заклучоци поврзани со проекти поврзани со транспорт на внатрешни пловни води и пристанишна инфраструктура.

2.11.2. Правен сектор

Задачите на овој сектор го покриваат извршувањето на прашањата кои се однесуваат на правната услуга за Министерот, Генералниот директор и Министерството и легислативната активност на Министерството.

2.11.3. Сектор за контрола

Задачите на секторот се контрола на активностите на организациските единици од аспект на законитост, економичност и корисност, кооперација со телата за внатрешна контрола и координација на прегледот на жалбите и апликациите.

2.11.4. Сектор за буџет и финансии

Задачите на секторот ја покриваат координацијата на основните прашања на владината економска политика, економско-финансиските елементи, економско-финансиската соработка со другите земји, како и имплементација на Буџетот кој го управува Министерот.

2.11.5. Сектор за меѓународна соработка

Задачите на Секторот се однесуваат на започнување, координација и супервизија на процесот на одлучување во Европската Унија.

2.11.6. Сектор за прашања од одбраната

Задачите се однесуваат на активностите во рамки на интеграциите каде земјата е членка (ЕУ, НАТО)

2.11.7. Сектор за железници

Задолжен за регулативата во секторот железници и развојните програми

2.11.8. Сектор за воздушен транспорт

Задолжен за регулативата во секторот авиосообраќај и развојните програми за овој вид транспорт

2.11.9. Сектор за телекомуникации

Задолжен за Извршување на задачи од Владиноот акт за телекомуникации и Владиноите програми за телекомуникации.

2.11.10. Сектор за пошти

Разработка на програми за поштенска активност и супервизија на пазарот.

2.11.11. Сектор за структурни фондови

Вклучува менаџирање на фондовите кои се однесуваат на патиштата и транспортната политика и мониторинг на искористувањето на средствата од овие фондови.

2.11.12. Сектор за кохезиони фондови

Секторот ја менаџира финансиската помош од кохезионите фондови наменета за развој на транспортната инфраструктура. Овде е вклучено и проследувањето на апликациите за овие фондови до Европската комисија.

2.11.13. Сектор за патишта и патна инфраструктура

Задачите на секторот ја покриваат имплементацијата на активностите поврзани со патниот транспорт, сообраќајната безбедност и условите за одвивање на патниот транспорт.

2.11.14. Сектор за инвестирање и економска анализа

Задачите на Секторот го покриваат извршувањето на задачите поврзани со имплементација на инвестициите, предлагавање програми

кои се однесуваат на инвестирање, вршење економски и финансиски анализи.

2.11.15. Сектор за Влада на програма за изградба на патишта и автопати

Секторот е ориентиран на извршување на предметите поврзани со Владините програми за конструкција на националните патишта, вклучувајќи подготовка и дополнување на долгорочни програми, превземање чекори за обезбедување финансирање на проектите од овие програми. Исто така Секторот е поврзан и со задачите кои се однесуваат на таксите за користење на патиштата, проекти за јавно приватно партнерство.

3. ПРОЦЕС НА УСОГЛАСУВАЊЕ НА ЗАКОНИТЕ ОД РЕСОРТОТ ТРАНСПОРТ И ВРСКИ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА СО ЗАКОНОДАВСТВОТО НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА

3.1. Донесени закони во 2007 година со имплементирани ЕУ мерки

3.1.1. Закони од областа на патниот сообраќај

❖ Закон за превоз во патниот сообраќај

Транспонирани директивите: **96/26 ЕЦ; 84/647 ЕЕЗ** и регулативите: **56/83 ЕЕЗ; 684/92 ЕЕЗ; 881/92 ЕЕЗ; 3118/93 ЕЕЗ; 792/94 ЕЗ; 3315/94 ЕЗ; 12/98 ЕЗ**; делумно Регулатива **2121/98 ЕЗ**.

❖ Закон за јавни патишта

Усогласен со Директивата **31996L0053**

❖ Закон за превоз на опасни материи

Во овој закон се транспонирани следните директиви: **94/55/ЕЗ , 2000/61/ЕЗ** која ја дополнува директивата **94/55/ЕЗ, 2001/7/ЕЗ, 2001/26/ЕЗ** од 7 мај 2001 година, **2004/112/ЕЗ, 1996/35/ЕЗ, 2000/18/ЕЗ, 98/91/ЕЗ** која ја дополнува Директивата **70/156/ЕЕЗ, 96/49/ЕЗ, 2006/90/ЕЗ**.

❖ Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата

Транспонирани директивите **88/599/ЕЕС** и **91/439/ЕС** и регулативите: **3821/85/ ЕЕС, 2135/98/ ЕЕС** и **3820/85/ ЕЕС**.

3.1.2. Закони од областа на железничкиот сообраќај

❖ Закон за трансформација на ЈП Македонски Железници Ц.О. Скопје

Транспонирана директива **31994L0440 91/440** и регулативи: **1970R1107 бр. 1107/70 , 1969R1192 1192/69**.

❖ *Закон за железниците*

Транспонирани директиви **31994L0440 91/440, 31995L0018 95/18/E3, 31995L0019 95/19/E3, 32001L0012 2001/12/E3** се заменува со Директивата на Советот 91/440/EE3, **32001L0013 2001/13/E3** се заменува со Директивата на Советот 95/18/EE3, **32001L0014 2001/14/E3** , **32004L0049 2004/49/E3**, и за измена на Директивата 95/18/E3 и на Директивата 2001/14/E3, **31992L0106 92/106/EE3**, Регулативи: **1969R1191 бр. 1191/69 (EE3), 1970R1107 бр. 1107/70**.

❖ *Закон за безбедност во железничкиот сообраќај*

Транспонирана директива **32001L0014 2001/14/E3, 32004L0049 2004/49/E3** за измена на Директивата 95/18/E3 и на Директивата 2001/14/E3.

❖ *Закон за договори за превоз во железничкиот сообраќај*

Транспонирана директива **31992L010 92/106/EE3**

❖ *Закон за Агенција за регулирање на пазарот на железничките услуги*

Транспонирана директива **32001L0014 2001/14/E3**.

3.1.3. Закони од областа на воздушниот сообраќај

❖ *Законот за воздухопловство,*

Транспонирани осум регулативи и директиви на ЕУ: **31989L0391, 32003 L0088, 32000L0079, 31990 L0314, 31992L 0059, 31993L0013, 31995L 0046 и 32003R 2042** - делумно.

3.1.4. Закони од областа на електронските комуникации

❖ *Закон за електронски комуникации*

Во Законот за електронски комуникации транспонирани се следните директиви: **2002/19EC, 2002/20EC, 2002/21EC, 2002/22EC, 2002/58EC,**

2001/C 96/02, 97/33/EC, 98/61/EC, 98/84/EC, Регулотива 2887/2000, Одлука бр. 676/2002/EC.

❖ *Закон за радиодифузна дејност*

Транспонирани ЕУ мерки во Законот за радиодифузна дејност се директивите: **89/552/еез, 84/450/еез, 97/55/ез** и препораките бр.: **(99)1, (94) 13, 2000 (23), (97)20, (91) 5, (99)15, 96 (10), (99)1, (2000)7, 2000 (23).**

3.2. Законска регулатива со имплементирање на ЕУ мерки предвидена за 2008 година

3.2.1. Законска регулатива од областа на патниот сообраќај

❖ *Закон за јавни патишта*

ЕУ мерки : **31999L0062; 31999L0037; 32004L0052; 32004L0054.**

❖ *Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата*

- Правилник за начинот и контрола при употреба на тахографите

ЕУ мерки:**32006R0561**

3.2.2. Законска регулатива од областа на воздушниот сообраќај

❖ *Закон за воздухопловство*

Подзаконски акт за начинот, организацијата и условите за доделување слотови

ЕУ мерки: **31993R0095**

❖ *Закон за облигационите и стварно правните односи во воздушниот сообраќај*

ЕУ мерки: **31989R2299; 31992R2409; 31997R2027; 31993R3089; 31999R0323; 32002R0889; 32004R0261; 32004R0785; 32005R2111.**

3.2.3. Законска регулатива од областа на електронските комуникации

- ❖ *Закон за изменување и дополнување на Законот за радиодифузна дејност*

ЕУ мерки: **32007L0065**

4. КОМПАРАТИВНИ ИСКУСТВА ЗА НАЧИНОТ НА ОРГАНИЗАЦИЈА НА МИНИСТЕРСТВАТА ЗА ТРАНСПОРТ ВО ЗЕМЈИ КАНДИДАТИ ЗА ЧЛЕНСТВО ВО ЕВРОПСКАТА УНИЈА

4.1. ТУРЦИЈА



Министерството за транспорт во Турција, која е земја-кандидат за членство во ЕУ, ги покрива следните сектори:

- патен сектор
- железнички сектор
- авијациски сектор
- поморски сектор
- комуникациски сектор

Пред неколку години секторот за патен транспорт на Министерството за транспорт на Турција доби своја посебна легислатива преку стапувањето на сила на Законот број 4925 кој стапи на сила на 19 јули 2003 година.

Во рамки на унапредување на транспортниот сектор, сите работници во транспортниот сектор потребно е да поседуваат ЕУ сертификати за компетентност. Имено, трите критериуми на ЕУ „професионален углед,

професионална компатибилност и финансиска ефикасност“ се регулирани со Регулативата за патен транспорт. Критериумот за професионална компатибилност е регулиран со посебна регулатива. Моментално 7 образовни институции имаат добиено Образовно - институционален сертификат за професионална компатибилност од кои 2 се универзитети, а другите 5 секторски организации.

Исто така, сите активности поврзани со патниот транспорт ќе бидат координирани со компјутерски систем, со имплементирање на автоматски систем за патен транспорт.

Во однос на железничкиот транспорт на стоки, Министерството за транспорт на Турција има превземено неколку значајни мерки за унапредување на овој вид на транспорт. Во 2003 година започна со работа администрацијата за блок возови, чија имплементација овозможува транспорт на стоки без чекање помеѓу поаѓање и пристигнување. Воведени се и „логистички села“ за помош на интегрираниот транспорт на неколку локации низ земјата, се градат железнички линии до големите производни капацитети, воведен е методот на превезување на камионите со железница со што се придонесува за помало оштетување на автопатите и се намалува загадувањето на животната средина.

Авијацискиот сектор исто така е реформиран. Во насока на целта за приближување на можноста за користење на овој вид на транспорт, намалени се цените на авионските билети, како и аеродромските тарифи и приватниот комуникациски данок со што многу приватни компании се вклучија во авијацискиот бизнис и се зголеми конкуренцијата и квалитетот на услугите. Министерството е вклучено и во проектот SMART (Systematic Modernization of Air Traffic Management Recourses) со цел овозможување воздушниот простор на Турција и на останатите земји да биде контролиран од еден компјутерски центар.

Поморскиот сектор како најважни активности во изминатите неколку години ги имал обуките на вработените во оваа област, зголемена е безбедноста на највисоко ниво, а воведен е и систем за автоматско дефинирање, за следење на сите бродови.

За унапредување на комуникацискиот сектор во земјата превземени се акции за воведување Интернет во сите училишта низ земјата, се воведува интернет пристап во сите места во земјата, а отпочнат е процес за воведување Универзална услуга. Во секторот за поштенски услуги извршена е модернизација на поштенските филијали и воведен е систем на електронски повици за намалување на редиците и гужвите во поштите.

Како поважни проекти кои се во тек и кои се имплементираат се:

- “Мармари” проектот, кој се однесува на изградба на повеќе ленти за сообраќај, тунели, надвозници и слично што ќе овозможи унапредување на сообраќајот во Истанбул
- Реновирањето на старите железнички пруги во некои делови од земјата, како активност за остварување на планот за пруги на кои би се одвивал сообраќај со висока брзина и промовирање на овој вид железнички транспорт. Во рамки на овие проекти се одвива и соработка со општините за реконструкција на шините. Се планира и очекува со реконструкциите да се постигне зголемување на брзината на возовите од 55 на 100 километри на час (km/h).
- Започнати се интензивни и брзи активности за реновирање и модернизирање на аеродромите. Се превземаат активности во насока на модернизирање и проширување на аеродромските терминали и на другите служби во аеродромите со цел понуда на аеродромски услуги по највисоки светски стандарди.

2. ХРВАТСКА

Министерството за море, транспорт и инфраструктура во Хрватска ги покрива областите за морето и поморскиот сообраќај, патниот, железничкиот, воздушниот сообраќај и областа на телекомуникации и пошти.



Министерството е организирано во управи кои се задолжени за областите кои се во надлежност на Министерството.

Управата за патен сообраќај е задолжена за сите активности кои се однесуваат на патиштата и на одвивањето на сообраќајот по нив и тоа по автопати, државни патишта, жупаниски патишта и локални патишта. Управата раководи и со доделувањето на дозволите за превоз на стоки во меѓународниот патен сообраќај. За оваа област постои изработена анализа на пазарот за патниот превоз во Република Хрватска која е изработена од страна на Факултетот за сообраќај во Загреб, а која меѓу другото вклучува анализа на транспортниот удел на товарните возила, на превозните средства и превозниците, на трошоците, на меѓународните дозволи и слично. Владата на Република Хрватска има донесено и две Национални програми за безбедност во патниот сообраќај кои се изработуваат за период од пет години.

Во областа на железничкиот промет, со цел унапредување на користењето на овој вид транспорт Министерството, односно управата

задолжена за железничкиот сообраќај, при секој поголем празник или настан во Хрватска објавува комерцијален повик (оглас) за користење на овој вид на транспорт по поевтини цени и обезбедува попусти за патување со воз за време на Божиќните празници, за 8 март, за патување во места за време на организирање на некои културни настани и слично.

Управата за внатрешна пловидба е задолжена за регулирање на областа за сообраќај по речните патишта и дава преглед на сите пловни патеки и за надлежните институции односно Капетаниите, кои се задолжени за овој вид на сообраќај и транспорт.

Управата за воздушен сообраќај е задолжена за регулирање на областа авиосообраќај како и сите прашања поврзани за патување со овој вид сообраќај. Во оваа насока управат ги објавува сите новости во врска со воведување на некои нови регулативи кои се однесуваат на патување со авион како што се дозволена количина на багаж, дозволена количина на течности при авионски транспорт и слично. Исто така објавени се и важечки прегледи на авионски линии како и листи на авионски превозници.

Управата за телекомуникации е задолжена за сите активности кои имаат за цел унапредување на пазарот на електронски комуникации. Најнова и најактуелна активност на оваа управа е Стратегијата за воведување на широкопојасен (бroadбанд) пристап на Интернет.

Управата за пошти како своја најважна активност го има унапредувањето на пазарот за поштенски услуги. Во оваа насока имаат и повик за јавна дебата за разгледување на Стратегијата за развој на пазарот за поштенски услуги во Хрватска и Акциониот план за спроведување на Стратегијата. Управата соработува со Меѓународната поштенска унија и во таа насока честопати се објавуваат јавни повици и огласи на оваа Унија на страната на Министерството со што им се

овозможува на сите заинтересирани страни да се вклучат во овие конкурси.

Министерството постојано на својата интернет страница има достапна карта на сите патишта низ земјата, возните редови за сите видови превоз (патен, железнички, воздушен и воден), како и список на сите места каде што се наоѓаат наплатни рампи за патарина.

5. ПРИОРИТЕТИ НА ПАТОТ КОН ЕУ, ВО ДЕЛОТ НА ТРАНСПОРТОТ- ИЗГРАДБА НА ПАН ЕВРОПСКИТЕ КОРИДОРИ

Високата група (ВГ) за транспорт идентификува 5 главни оски и го определи бројот на проекти кои се класифицирани во две групи и тоа проекти кое ќе започнат да се имплементираат пред 2010 година и проекти со долгоречен интерес до 2020. ВГ ја нагласи за потребата од понатамошни студии и анализи, кои се однесуваа на техничката спецификација влијание на животната средина како и финансиските механизми кои се потребни за имплементација на проектите. Приоритетни оски /проекти идентификувани од страна на Високата Група за Македонија за реализација до 2010 година предвидени беа :

- Изградба на автопатот граничен премин со Албанија – Скопје - граница со Бугарија (738,83 милиони евра)

- Рехабилитација на железничката линија Табновце - Гевгелија, фаза1
- Железничката линија Куманово - Бељаковце-граница со Бугарија
- Железничка линија Кичево – Струга - граница со Албанија

За реализација по 2010 година:

- Рехабилитација на железничката линија Табановце-Гевгелија фаза 2"

Проект со регионално значење и национален приоритет:

- Изградба на мултимодален терминал лоциран во Струга

Во среднорочни приоритети влегува и изградба на делницата Велес - Прилеп. Делницата Велес - Прилеп претставува стратешка врска на Република Македонија со која ќе се комплетира оваа магистрала која минува низ централниот дел на Републиката и е од примарно значење за развој. Делницата претставува дел од Европскиот коридор 10д и е врска од особено значење за транспортот на целиот регион према централна и западна Европа.

Во рамки на програмирањето на СЕЕТО предложени рути кои влегуваат во среднорочни приоритети се и рутите:

- Надградба на делницата на ниво на автопат Битола – Ресен – Охрид - Подмоље и

- Изградба на автопатот Отовица – Штип - Делчево

Клучни стратешки документи за развој на Транс-Европските оски кои минуваат низ територијата на Република Македонија (Коридори VIII и X):

- Програма за јавни инвестиции 2006-2008
- Меморандум за разбирање за развој на главната регионална транспортна мрежа на Југоисточна Европа, (статус: потпишан во јуни 2004 година, реализацијата тече преку Висока група на ЕК за транспорт и СЕЕТО (South East Europe Transport Observatory)
- Финален извештај на Високата група на ЕК за транспорт за Трансевропските транспортни оски кон соседните земји и региони
- Петгодишен план на СЕЕТО 2007-2011
- Студија за развој на транспортната мрежа во Западен Балкан од ЈВЦ

3. Релевантни проекти финансирани од ЕУ кои се однесуваат на развојот транспортниот сектор и Транс-Европските оски кои минуваат низ територијата на Република Македонија (Коридори VIII и X)

- Надградба на патот Е-75, делница граничен премин Богородица до Гевгелија (4.6 км)
- Изградба и реконструкција на граничен премин Богородица
- Изградба и реконструкција на граничен премин Мецитлија
- Изработка на главен проект за надградба на патот Е-75 Демир Капија-Удово- Гевгелија (44.3 км)
- Надградба на патот Е-75, делница Неготино-Демир Капија фаза I (5.3 км)
- Изградба на автопатот Е-75, делница Неготино-Демир Капија фаза II (2.3 км)
- Изградба на автопатот Е-75, делница Неготино-Демир Капија фаза III

Министерството за транспорт и врски доби техничка помош од страна на Европската Унија за:

- подготовка на Национална Транспортна Стратегија
- подготовка на Инвестициски план за патишта
- подготовка на Студија за реструктурирање на патниот сектор во РМ

4. Учество во подготовките за користење на Инструментот на Европската комисија за претпристапна помош (ИПА)

Инструментот за претпристапна помош на Европската Унија стартуваше со примена од 01.01.2007 година, следејќи ја временската рамка на

новата Финансиска перспектива на ЕУ (2007 – 2013). Истата е регулирана со Регулативата ЕЗ бр.1085/2006 на Советот за воспоставување на инструментот за претпристапна помош (ИПА). ИПА ги заменува тековните програми CARDS (за земјите од Западен Балкан) и ISPA, PHARE и SARARD (за земјите кандидати), чие времетраење е ограничено со постојната Финансиска перспектива т.е. до крајот на 2006 година. Новиот ИПА инструмент се воведува со цел полесно управување со помошта од страна на Европската Унија (наместо 4, се воведува 1). Сепак, тоа не значи дека сите земји кориснички ќе имаат ист третман, диференцијацијата е обезбедена со различниот пристап за различна категорија на земји до компонентите на ИПА (потенцијални кандидати и кандидати за членство).

Структурата на новиот ИПА е прикажана во шематскиот приказ кој е во продолжение:

Шематски приказ на структурата на ИПА инструментот
I. Транзициона помош и Институционална надградба (досегашен CARDS/Phare)
II. Прекугранична и регионална соработка
III. Регионален развој (досегашна ISPA - инфраструктурни проекти)
IV. Развој на човечки ресурси (досегашен PHARE)
V. Рурален развој (досегашен SAPARD – земјоделство)

Министерството за транспорт и врски е вклучено во подготовка и понатамошна имплементација на Компонентите I, II, III. Земајќи во предвид дека во рамки на компонента III –Регионален развој акцент е ставен на развој на инфраструктурни проекти, со заклучок на Влада, Сениорски програмски службеник беше назначен од Министерството за

транспорт и врски-Сектор за Европска Унија со што Министерството е одговорен координатор за оваа компонента.

Според Документот за повеќегодишно планирање (МИПД) во рамките на Компонента III - Регионален развој акцент е ставен на инфраструктурните проекти, чија цел е целосно сообраќајно поврзување на Република Македонија со Трансевропските мрежи. Заедничка определба е финализацијата на Коридорот 10, финансирање на изградбата на делниците од автопатот Демир Капија – Удово и Удово – Смоквица, модернизација на железничката пруга Табановце – Гевгелија и комплетирање на проектната документација за Коридор 8. Најголем дел од средствата од оваа компонента ќе бидат наменети за развој на транспортната инфраструктура поради поголема подготвеност за абсорпција на средствата. За оваа компонента во тек се активности за подготовка на Стратешка кохерентна рамка и Оперативна програма.

5.1. Коридор 8

Министерството за транспорт и врски активно учествува во работата на Техничкиот секретаријат за Коридорот 8, како и во работните групи во негов состав. Главна цел на овој секретаријат е развој на патната и железничка инфраструктура долж коридорот 8 за која цел се изработени и се во тек на изработка низа студии и предфизибилити студии. Промовирањето на Паневропскиот коридор 8 во фондовите на Европската Унија и меѓународните финансиски институции е една од заложбите на Техничкиот секретаријат.

Со цел обезбедување на средства за доизградба на железничката мрежа на Коридор 8, Република Македонија е дел од регионалната иницијатива за лобирање пред институциите на Европската Унија со цел обезбедување на финансиски средства за доизградба и модернизација

на Коридорот 8. Исто така во оваа регионална иницијатива беа вклучени и Република Бугарија и Република Албанија, со цел лобирање за добивање на Координатор од Европската Унија кој ќе биде задолжен за овој Коридор.

5.2. Коридор 10

Најважна активност кога станува збор за Коридорот 10 е имплементацијата на Протоколот за прекугранична соработка долж земјите на Пан-Европскиот Коридор 10, кој беше потпишан во јуни 2006 на Крф и кој има главна цел олесување на протокот на лица и стоки долж Коридорот 10. Потписниците за краток или среден рок потребно е да реализираат усогласување на законодавството и процедурите за граничните премини со ЕУ *acquis*, постојана размена на информации помеѓу релевантните администрации и агенции особено со електронски средства, како би се постигнала поблиска соработка и зголемена ефикасност. Препорака е создавање на контакт точки во секоја земја кои ќе се задолжени за оваа задача. Во тек е формирање на работна група. Прв претседавач е Република Грција.

Исто така, преку Грчкиот план за обнова на Балканот се очекува донација од Грчката Влада за финансирање на неизградената делница од коридорот 10, Демир Капија–Смоквица што претставува предност за Европската Унија при доделување на ИПА фондовите, како и зголемување на истите во идниот период. Според усвоениот Акционен план се очекува потпишување на Договор со изведувач на градежните работи и започнување со имплементација во текот на 2008 година.

6. ДРУГИ АКТИВНОСТИ ЗА РАЗВОЈ И ИЗГРАДБА НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

Република Македонија во 2014 година е посветена и фокусирана на изградба на нови автопати, нови железнички пруги и реконструкција и модернизација на старите, долж паневроспките транспортни коридори кои поминуваат низ нашата земја.

Овие важни проекти државата ги спроведува во соработка со големите меѓународни финансиски институции, како што е Светската банка, Европската банка за обнова и развој, Европската инвестициона банка, Европската Унија преку инструментот ИПА, како и со Експорт-импорт банка на Кина.



Започната е изградбата на два исклучително важни автопати во Македонија во соработка со Експорт-импортт банка на Кина. Станува збор за автопати кои го поврзуваат главниот град Скопје со градот Штип во источниот дел на земјата и Кичево со Охрид, најважното туристичко место во Република Македонија во западниот дел од државата. Сите овие делници се дел од Пан-европскиот транспортен Коридор 8, кој е од клучно значење за економскиот развој на регионот, вклучително и за Македонија, Бугарија и Албанија.

Изградбата на нова автопатска делница во источна Македонија е веќе започната. Овој автопат од Скопје до Штип е долг 47 километри и претставува инвестиција од 208 милиони евра, средства обезбедени од страна на EXIM банка. Изградбата се очекува да се заврши во 2017 година.

Покрај овој проект во тек е и изградбата на уште еден многу важен нов автопат на делницата од Кичево до Охрид во западниот дел Македонија. Овој автопат е долг 57 километри и има вредност од 374 милиони евра, средства кои се обезбедени од страна на EXIM банка. Предвидено е изградбата на автопатот да биде завршена во 2016 година.

Изградбата на овие делници од автопатот значи понатамошно проширување на севкупната национална автопатска мрежа, што ќе резултира со побрз проток на возила, но во исто време подигање на нивото на квалитетот на транспортните услуги, а една од целите секако е да се задоволат потребите и на сите туристи кои транзитираат во оваа област.

Во делот на изградбата на нови автопати во Македонија, се работи и на конечното завршување на Коридорот 10 на ниво на автопат од влезот до излезот на земјата. Ова е делот од Демир Капија до Смоквица во јужниот дел на земјата, автопатска делница е со должина од

28 километри. Овој проект е во вредност од околу 210 милиони евра а градежните активности се веќе до половина завршени. Средствата за овој дел се обезбедени од страна на ЕБОР, ЕИБ и претпристапните фондови на ЕУ.

Цел на Република Македонија е изградба на автопати на уште две важни делници, еден по должината на Коридорот 10, а еден по должината на Коридорот 8.

Првиот пат е од главниот град Скопје до Блаце - границата со Косово, со должина од 12,4 километри и има проценета вредност од 70 милиони евра.

Втората делница е од Гостивар до Кичево и претставува дел од Коридорот 8. Овој дел е проектиран да се додаде на постојниот автопат од Скопје до Кичево, како и на делницата од Кичево до Охрид, која се очекува да биде завршена во 2016 година. Овој пат е 42 километри долг и има проценета вредност од 276 милиони евра. Проектот предвидува изградба, одржување и наплата на патарина на овие делови.

Државните власти планираат почетокот на 2015 година да се распише јавен повик за концесија на овој патен правец.

Во делот на локалната инфраструктура се работи на изградба на локални патишта, а овој проект државата го реализира во соработка со Светска банка.

Во насока на такава политика следната 2015 година се планира да се изградат 118 локални патишта со вкупна должина од 200 километри. Покрај тоа се планира и изградба на 5 нови експресни правци, со што ќе се зајакне внатрешната патна мрежа и ќе се подобри протокот на сообраќај кон и од главните правци на Коридорот 8.

Освен подобрувањето на патната инфраструктура, државата планира политики и мерки за уште поефикасен транспорт, како што се

изградба на логистички центри на граничните премини и поголемите градови преку јавно-приватно партнерство, спроведувањето на интелигентен транспортен систем на патиштата за следење на условите на патот, за што во тек е проектирање, а изградбата треба да започне во 2016 година.

Во делот на железничко поврзување се работи на последниот линк до бугарската граница е од Крива Паланка до Деве Баир во должина од 24 километри, а проценетата вредност е на 330 милиони евра. Пред извесно време објавен е повик за избор на консултант кој треба да го проектира делот во период од 22 месеци.

Исто така, преземени се активности и за завршување на железничката линија од Кичево до Лин, односно до границата со Албанија, во должина од 70 километри. Проценетата вредност за оваа пруга е 570 милиони евра. Активностите за проектирање на овој дел се започнати и се очекува да завршат за околу две години.

7. ЗАКЛУЧНИ СОГЛЕДУВАЊА

Врз основа на наведените информации за начините на кои функционираат ресорите кои се занимаваат со прашањата на транспортот и врските можат да се извлечат следниве генерални заклучоци:

- Не постои востановен систем на внатрешната организација на работењето на споменатите ресори во државите членки на Унијата;
- Наспроти тоа, низ призма на позиционираноста на македонското министерство за транспорт и врски можат да се воочи нов квалитет во работата на овој значаен ресор, кој е дел од извршната власт на Република Македонија;
- Се забележува разлика во активностите на министерствата на старите земји членки на ЕУ и новите земји членки на Унијата. Притоа, кај првите се забележува поголем акцент на програмите за заштита на животната средина и на подигнување на јавната свест во врска со загадувањето наспроти повеќето инфраструктурни проекти кај поновите членки на Европската Унија.
- Република Македонија има пријателски пристап кон заедничка соработка и напредок на регионот, со цел да се достигнат европските вредности и исполнување на визијата за полноправно членство на Европската унија.
- Изработка на среднорочни стратегии за сите области кои ги покрива Министерството со цел дефинирање на целите и активностите кои треба да се превземаат во конкретните области. Пожелно е овие стратегии да се изработуваат за подолг период, од неколку години.

-
- Воведување на системи за побезбедно одвивање на сообраќајот на патиштата со лоцирање и неутрализирање на опасните места на сообраќајниците.
 - Промовирање на железничкиот транспорт како поефтин и помалку штетен вид на транспорт за животната средина.
 - Во наредниот клучен период за нашата земја, во кој се очекува добивањето на датум за отпочнување на преговори за полноправно членство, Република Македонија треба да ги вложи сите потенцијали за да ги ангажира сите општествени капацитети за остварување на нашата заедничка цел. Во таа смисла, Министерството за транспорт и врски треба да ги вклучи сите ресурси за завршување на започнатите реформи во повеќе области, како и за хармонизација на македонското со законодавството на Европската Унија, бидејќи само со заеднички ангажман на сите општествени чинители и посветеност на сите граѓани може да се оствари стратешката цел на Македонија, членство во Европската Унија и НАТО.
 - Се препорачува доследно усогласување на законодавството на Република Македонија со правната легислатива од соодветната област во Европската Унија и континуирано следење на новите развојни активности кај земјите членки.
 - Се препорачува да продолжи и интензивира соработката со Генералниот Директорат (ГД) за Регионална политика и ГД - Проширување во соработка со ГД - Транспорт и енергетика.
 - Превземање на меѓународни активности за целосна изградба на Пан -Европските Коридори 8 и 10.

8. БИОГРАФИЈА ЗА АВТОРИТЕ

Анета Стојановска-Стефанова е родена на 28.01.1982 год. во Штип. Потекнува од интелектуално семејство. Основно образование завршила во Основно училиште „Димитар Влахов“ – Штип каде е прогласена за најталентиран ученик на генерацијата '95/'96. Средно образование завршува во Гиманзија “Славчо Стојменски”-Штип со одличен успех. За време на средношколскиот период е потпретседател на Унијата на средношколци на Македонија.

Образованието го продолжува како редовен студент на Правниот Факултет “Јустинијан Први” во Скопје, на Отсекот за Политички науки. За време на студирањето била стипендиант на германската Фондација “Конрад Аденауер” и практикант во Собранието на Република Македонија преку американскиот Национален Демократски Институт (НДИ).

На постдипломски студии се запишува на Факултетот за политички науки и дипломатија во Скопје, насока – меѓународна и европска политика и дипломатија. Успешно го одбрала магистерскиот труд “Уставно-правните и политичките аспекти на надворешната политика со посебен осврт на искуствата на Република Македонија” и се стекнала со научен назив Магистер на политички науки. За време на студирањето и потоа активно објавува свои трудови во списанието Став на Правниот факултет “Јустинијан Први”, во списанието “Студентски збор”, во магазинот “Политичка мисла”.

Во својата работна кариера работела како шеф на кабинет во ЈП Водовод-Скопје, државен советник во Министерството за транспорт и врски на Република Македонија, а моментално е универзитетски асистент на Универзитетот “Гоце Делчев”-Штип, научна област Меѓународни односи и историја на дипломатијата.

Во научно-истражувачката дејност се афирмира преку учество и презентација на стручни трудови на конгреси, конференции, проекти, симпозиуми, семинари и отворени трибини во земјата и странство. Во исто време е автор на повеќе стручни трудови во различни домашни и меѓународни списанија. Во 2009 година добитник е на наградата за посебни заложи од страна на Канцеларијата на УСАИД во Скопје, за докажано лидерство и континуирана поддршка во процесот на развој и имплементација на Автоматскиот Систем за распределба на ЦЕМТ дозволи, како и за раст на транспарентноста, чесноста и посветеноста во рамките на проектот на УСАИД, наречен ЕВлада.

Го говори течно англискиот јазик, а се служи и со германскиот јазик.

Драшко Атанасоски е роден на 12 март 1971 година во Гостивар. Во Гостивар го завршил основното образование, а во 1990 година Средното економско училиште „Чеде Филипоски – Даме“, стекнувајќи се со диплома за економски техничар.

Во април 2002 година дипломирал на Факултетот за туризам и угостителство-Охрид на насоката Царина и шпедиција и се стекнал со звањето дипломиран менаџер по царинско и шпедитерско работење.

Во јануари 2002 г. запишал последипломски студии на Економскиот факултет на Универзитетот „Св.Кирил и Методиј“ – Скопје, на Отсекот за меѓународна трговија со кој раководел проф. д-р Владимир Петковски. Магистрирал 2008 г. на тема „Хармонизација на царинскиот

систем на Република Македонија со европските стандарди“ и се стекнал со звањето магистер по економски науки.

Јануари 2011 година има докторирано на Факултетот за туризам и угостителство - Охрид на насоката Царина и шпедиција и се стекнал со звањето Доктор по царинско и шпедитерско работење.

По завршувањето на Факултетот за туризам и угостителство-насоката Царина и шпедиција во мај 1999 година се вработил во Царинската управа на Република Македонија како царински службеник, соработник на Царински терминал, Царински терминал Тетово во Царинската канцеларија во Скопје, Царинска администрација на Република Македонија. На ова работно место обавувал контролата на добра коишто се предмет на увоз-извоз во Република Македонија и тестирање во согласност со приложените декларации.

Во јануари 2002 г., бил распореден на работното место Висок царински службеник на Царински терминал, Царински терминал Тетово, во Царинската канцеларија во Скопје, Царинска администрација на Република Македонија со задачи внесување на податоци во базата на податоци во Царинската администрација.

Во март 2002 г. бил распореден за Шеф на гранична контрола Јажинце во Царинската канцеларија во Скопје, Царинска администрација на Република Македонија. На ова работно место неговите секојдневни задолженија и одговорности се: менаџмент со персоналот, нивно организирање и контрола, примање на документи за влез и излез на добра и патници, нивно процесуирање и регистрирање во база на податоци, мониторинг и почитување на сите законски регулативи во областа на царински постапки за поефикасно и навремено исполнување на обврските, подготовка на дневни, месечни и годишни извештаи за тековната работа и нивно доставување до Администрацијата, примање и

евалуирање на вработените во царинскиот терминал, соработка со НАТО, КБР, КФОР, УНМИК и ОБСЕ конвои за тековното работење и сл.

Од 2005 година и денес во Царинската управа на Република Македонија ја обавува функцијата Началник на одделение за исплата на приходи, буџет, гаранции и анализи во Секторот за исплата на приходи, финансиски материјали и законските односи за сопственост во рамките на Царинската администрација на Република Македонија, со статус на стандардизиран персонал со специјални задачи и авторизации, во согласност со посебните услови за спроведување на работните задачи предвидени со Книгата за регулативи за систематизација на работните места во царинската администрација.

Во септември 2011 година по завршувањето на докторските студии како единствен доктор на науки по Царинско и шпедитерско работење се стекнува со звање доцент на Факултетот за туризам и бизнис логистика при Универзитетот “Гоце Делчев” - Штип каде предава предмети од погоре наведената област.

Во текот на работењето се стекнал и со звањето Експерт по стечајна постапка, и е ангажиран како судски вештак надворешен соработник во Бирото за судски вештачења на Република Македонија во областа на царинската проблематика.

9. ОДБРАНИ ИЗВОРИ НА ИНФОРМАЦИИ

За изготвување на книгата беа користени информации од следните интернет страници на кои беше пристапувано повеќекратно заклучно со месец ноември 2014 година:

9. SELECTED INFORMATION SOURCES

Information from the following Internet pages was used for the preparation of the book, which were accessed several times with month November 2014 inclusive:

<u>Меѓународни организации и институции</u> <u>International organizations and institutions</u>		
ECR	Euro Contrôle Route (Инспекторат за европски транспорт и безбедност на патиштата)	http://www.euro-controle-route.eu/
ITF	Меѓународен Сообраќаен Форум (International Transport Forum)	http://www.internationaltransportforum.org/
ETSC	Европски Совет за безбедност на транспортот (European Transport Safety Council)	http://www.etsc.be/
OECD	Организација за економска соработка и развој (Organisation for Economic Co-operation and Development)	http://www.oecd.org/
UNECE	Економска комисија на Обединетите Нации за Европа (United Nations Economic Commission for Europe)	http://www.unece.org/
IRU	Меѓународна унија за патен транспорт (International Road Transport Union)	http://www.iru.org/
ACEA	Европско здружение на производители на автомобили (European Automobile Manufacturers Association)	http://www.acea.be/

PRI	Меѓународна безбедност на патишта ((International Road Safety (La Prévention Routière Internationale))	http://www.lapri.org/fundo11.htm
PIARC	Постојано меѓународно здружение за патни конгреси (Permanent International Association of Roads Congresses)	http://www.piarc.inrets.fr/
FEVR	Европска федерација за жртвите на патиштата (Fédération Européenne des Victimes de la Route)	http://www.fevr.org/
AFVR	Здружение на семејствата на жртвите на патиштата (Association des Familles des Victimes de la Route)	http://home.worldcom.ch/~fevr/afvr.html
AIT/FIA	Меѓународна Туристичка Алијанса/ Меѓународна Автомобилска Федерација International Touring Alliance/International Automobile Federation	http://www.aitgva.ch/
FIA	Меѓународна Автомобилска Федерација (Fédération Internationale de l'Automobile)	http://www.fia.com/
IRF	Меѓународна Патна Федерација (International Road Federation)	http://www.irfnet.org/
IRTE	Институт за сообраќајно образование (Institute of Road Traffic Education)	http://www.irte.com/index.htm
ECF	Европска Велосипедска Федерација (European Cyclists Federation)	http://www.ecf.com/
EC	Европска Комисија, Генерален Директорат за моблност и транспорт (European Commission, DG MOVE)	http://ec.europa.eu/transport/
TISPOL	Европска организација за патна полиција (European Traffic Police Network)	http://www.tispol.org/
ESAFETY	еБезбедност Поддршка (eSafety Support)	http://www.esafetysupport.org/

<u>Државни институции, истражувачки институти и други извори за транспортна политика</u> <u>State institutions, research institutes and other resources of transport policy</u>	
<u>Германија</u> <u>Germany</u>	
Сектор за транспорт (Department of Transport)	http://www.bmv.de/
Службен весник на Секторот за транспорт (Official Journal of the Department of Transport)	http://www.verkehrsblatt.de/
Министерство за Внатрешни работи (Ministry of the Interior)	http://www.bmi.bund.de/
Надлежност на органите на власта (Competencies of the authorities)	http://www.bund.de/
Германски правила онлајн (German rules online)	http://www.bundesrecht.de/
Федерален институт за истражување на автопатот Bundesanstalt für Straßenwesen (каде е вклучен и специјален сектор за безбедност на патиштата (where a special department for road safety is included))	http://www.bast.de/
Министерство за Транспорт, Градежништво и Урбанизам ((Ministry of Transport, Building and Housing (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen))	http://www.bmvbw.de/
Германски Совет за безбедност во сообраќајот ((German Council for Traffic Safety (Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.))	http://www.dvr.de/
Федерална Канцеларија за транспорт на добра ((Federal Office for Transportation of Goods (Bundesamt für Güterverkehr))	http://www.bag.bund.de/
Федерална Канцеларија за моторни возила ((Federal Office for Motorvehicles (Kraftfahrtbundesamt))	http://www.kba.de/
Линкови до Министерствата (Links to the Ministries)	http://www.bundesregierung.de/
Полиција на Германија (German police)	http://www.polizei.de/

Патна изградба во Германската федерална држава Долна Саксонија (Road Construction in Bundesland Niedersachsen)	http://www.strassenbau.niedersachsen.de/
Канцеларија за Национална статистика (National statistics office)	http://www.destatis.de/
<p style="text-align: center;">Грција Greece</p>	
Министерство за Транспорт и врски (Ministry of Transport & Communications)	http://www.yme.gov.gr/
Министерство за Животна средина, Просторно планирање и Општествени работи (патна мрежа и транспорт) (Ministry for the Environment, Physical Planning & Public Works (road network & transport))	http://www.ypehode.gov.gr/
Министерство за Правда (прекршување на патните санкции и процедури) (Ministry of Justice (road violations sanctions & procedures))	http://www.ministryofjustice.gr/
Министерство за Труд (професионален транспорт) (Ministry of Labour (professional transport))	http://www.labor-ministry.gr/
Национален советодавен закон на државата (National law Advisory to the State)	http://www.nsk.gr/
Агенција за национални соопштенија (Законодавство и општ закон за податоци на бази) (National Publications Agency (Legislation & general law data banks))	http://www.et.gr/
Здружение на Адвокати (Законодавство и општ закон за податоци на бази) (Lawyers' Association (Legislation & general law data banks))	http://www.dsa.gr/

Издавачки куќи и закони за администратори на податоци на банки (Законодавство и општ закон за податоци на банки) (Publications' house and law data banks administrators (Legislation & general law data banks))	http://www.lawnet.gr/
Канцеларија за Национална статистика (National statistics office)	http://www.statistics.gr/
Полиција на Грција (Greek police)	http://www.ydt.gr/
<u>Ирска</u> <u>Ireland</u>	
Сектор за животна средина и локални региони (Department of Environment and Local Regions (DOELR))	http://www.environ.ie/
Сектор за Транспорт (Department of Transport (DOT))	http://www.transport.ie/
Совет за Национална Безбедност (National Safety Council)	http://www.nsc.ie/
Гарда-Национална Полициска Сила (Garda – National Police Force)	http://www.garda.ie/
Веб страница на системот на казнените поени во Ирска (Ireland's Penalty Points System web site)	http://www.penaltypoints.ie/
Овластување на националните патишта (National roads authority)	http://www.nra.ie/
Канцеларија за Национална статистика (National statistics office)	http://www.cso.ie/
<u>Холандија</u> <u>Netherlands</u>	
Институт за истражувањ на безбедноста на патиштата (Institute for road safety research)	http://www.swov.nl/
Министерство за Инфраструктура и Животна средина (Ministry of Infrastructure and the Environment)	http://www.rijksoverheid.nl

Човекова средина и Транспортен инспекторат (Human Environment and Transport Inspectorate)	http://www.ilent.nl
Инспекција на транспорт и водно раководење (Transport and water management inspection)	http://www.verkeershandhaving.nl/
Соработка на организација за безбедност на патиштата (Co-operation of road safety organisations)	http://www.3vo.nl/
Канцеларија за Национална статистика (National statistics office)	http://www.cbs.nl/
Полиција на Холандија (Nederlandse politie)	http://www.politie.nl/
Министерство за одбрана на Холандија (Marechaussee Nederland)	http://www.marechaussee.nl/
Австрија <u>Austria</u>	
Канцеларија за безбедност на патиштата (Office of road safety)	http://www.kfv.or.at/
Австриски закони онлајн (Austrian rules online)	http://www.ris.bka.gv.at/
Министерство за Транспорт, Иновации и Технологии (Ministry of Transport, Innovation and Technology (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie))	http://www.bmvit.gv.at/
Сообраќајна полиција онлајн (Traffic Police online)	http://www.polizei.gv.at/
Министерство за Внатрешни Работи (податоци за спроведување на сообраќајот) ((Ministry of Internal Affairs (traffic enforcement data) (Bundesministerium für Inneres))	http://www.bmi.gv.at/
Автомобилско здружение (Automobile Club (Österreichischer Automobil und Touring Club))	http://www.oeamtc.at/
Автомобилско Здружение (Automobile Club)	http://www.arboe.at/

Здружение на Австриски Шпедитери (Association of Austrian Hauliers)	http://www.aisoe.org/
Канцеларија за Национална статистика (National statistics office)	http://www.statistik.at/
Шведска	
Национално здружение за безбедност на патиштата (National Society for Road Safety)	http://www.ntf.se/
Институт за истражување на патиштата и сообраќајот (Road and Transport Research Institute)	http://www.vti.se/
Парламент на Шведска (The Swedish Parliament)	http://www.riksdagen.se/
Влада на Шведска (The Swedish Government)	http://www.regeringen.se/
Министерство за индустрија, вработување и комуникации (Ministry of Industry, Employment and Communications)	http://www.naring.regeringen.se/
Полиција (The Police)	http://www.polisen.se/
Национална Администрација за патишта на Шведска (The Swedish National Road Administration)	http://www.vv.se/
Закони и регулативи на Шведска (Swedish laws and regulations)	http://www.notisum.se/
Агенција за Спасувачки услуги на Шведска (The Swedish Rescue Services Agency)	http://www.srv.se/
Инспекција на моторни возила на Шведска (The Swedish Motor Vehicle Inspection)	http://www.bilprovningen.se/
Инспекторат на патниот сообраќај на Шведска (The Swedish Road Traffic Inspectorate)	http://www.vagtrafikinspektionen.se/
Агенција за заштита на животната средина на Шведска (The Swedish Environmental Protection Agency)	http://www.environ.se/

Институт за анализи на транспорт и врски на Шведска (Swedish Institute For Transport and Communications Analysis)	http://www.sika-institute.se/
Канцеларија за национална статистика (National statistics office)	http://www.scb.se/
Обединето Кралство United Kingdom	
Парламентарно советодавен совет за транспортна безбедност (Parliamentary Advisory Council for Transport Safety)	http://www.pacts.org.uk/
Кралско Здружение за спречување на сообраќајки (Royal Society for the Prevention of Accidents)	http://www.rospa.co.uk/cms/
Организација за безбедност на патиштата на Скотланд (Scotland's road safety organisation)	http://www.road-safety.org.uk/
Сектор за Транспорт (Department of Transport)	http://www.dft.gov.uk/
Сектор за Транспорт-Патишта, возила и безбедност на патиштата (Department for Transport (DfT) – Roads, vehicles and road safety)	http://www.roads.dft.gov.uk/
Владино МИСЛИ! План за безбедност на патиштата (Government's THINK! Road Safety Scheme)	http://www.thinkroadsafety.gov.uk/
Статистика за Транспорт на Секторот за Транспорт (DfT's Transport Statistics)	http://www.transtat.dft.gov.uk/
Агенција за лиценца на возачи и возила (Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA))	http://www.dvla.gov.uk/
Возила и Агенција за превозни услуги вклучувајќи и Инспекторат на возила и мрежа на сообраќајна зона (Vehicle and Operator Services Agency (VOSA) including Vehicle Inspectorate and Traffic Area Network)	http://www.vosa.gov.uk/vosa/

Агенција за сертификање на возило (Vehicle Certification Agency (VCA))	http://www.vca.gov.uk/
Агенција за возачки стандарди (Driving Standards Agency (DSA))	http://www.dsa.gov.uk/
Агенција за автопати (Highway agency)	http://www.highways.gov.uk/
Лабораторија за истражување на транспортот (Transport research laboratory)	http://www.trl.co.uk/
Центар за изучување на транспортот (Center for transport studies)	http://www.cts.cv.ic.ac.uk/
Полициска служба на Обиденетото Кралство (UK police service)	http://www.police.uk/
Полициска служба на Северна Ирска (Police service of Northern Ireland)	http://www.psni.police.uk/
Статистика на Северна Ирска и агенција за истражување (Northern Ireland statistics & research agency)	http://www.nisra.gov.uk/
Централна статистика и гранка за истражување (Central statistics & research branch)	http://csrb.drdni.gov.uk/
Канцеларија за Национална статистика (National statistics office)	http://www.statistics.gov.uk/
Национална безбедност со поврзување на камера (National Safety Camera Liaison)	http://www.nationalsafetycameras.co.uk/
<p style="text-align: center;"><u>Република Македонија</u> <u>Republic of Macedonia</u></p>	
Министерство за транспорт и врски (Ministry of Transport and Communication)	http://www.mtc.gov.mk/
Секретаријат за Европски прашања (Secretariat of European Affairs)	http://www.sep.gov.mk/

Влада на Република Македонија (Government of Republic of Macedonia)	http://www.vlada.mk/
Република Хрватска Republic of Croatia	
Министерство за море, транспорт и инфраструктура (Ministry of Maritime Affairs, Transport and Infrastructure)	http://www.mppi.hr/
Друштво со ограничена одговорност за соработка, изградба и одржување на автопати (Limited Liability Company for Operation, Construction and Maintenance of Motorways)	http://hac.hr/
Хрватска пошта (Croatian Post Inc.)	http://www.posta.hr/
Република Турција Republic of Turkey	
Министерство за транспорт, поморство и комуникации (Ministry of Transport, Maritime and Communication)	http://www.ubak.gov.tr/
Генерален Директорат за крајбрежна безбедност (Directorate General of Coastal Safety)	http://www.kegm.gov.tr/
Генерален Директорат за Цивилно Воздухопловство (Directorate General of Civil Aviation)	http://www.shgm.gov.tr/
Генерален Директорат за инвестиции во инфраструктурата (Directorate General of Infrastructure Investments)	http://www.dlh.gov.tr/
Генерален Директорат за контрола на патниот сообраќај (Directorate General of Road Transport Regulation)	http://www.kugm.gov.tr/

ISBN 978-608-4662-32-7